

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

foja:

CUIJ: 13-06820028-2((011815-260682))

MARCELLONI JORGE ADRIAN C/ AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.
P/ CONSUMO DE MENOR CUANTÍA (HASTA 3 JUS)



Señor Juez,

Se corre vista a este Ministerio de la excepción de incompetencia interpuesta por la demandada y de la inconstitucionalidad del artículo 198 del Código Aeronáutico planteada por la parte actora.

El Sr. JORGE ADRIÁN MARCELLONI entabla demanda contra AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. por daños y perjuicios, invocando la Ley de Defensa del Consumidor, y en razón de la cancelación del vuelo oportunamente adquirido, dispuesto por la accionada.

Plantea la inconstitucionalidad del artículo 198 del Código Aeronáutico en el entendimiento que el mismo vulnera el artículo 16 de la Constitución Nacional, en cuanto consagraría un “fuero diferenciado para los contratantes de pasajes para transporte aéreo”, y el artículo 42 de la Constitución Nacional, referido a la protección de la seguridad e intereses económicos del consumidor.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia exigen que el interesado en la declaración de inconstitucionalidad de una norma legal no debe sustentar el planteo en referencias vagas, genéricas o abstractas respecto de las eventuales violaciones a los derechos reconocidos por la C.N. que la misma puede llegar a causarle. Y, por el contrario, requieren una invocación clara, cierta, concreta y específica sobre cuáles son las garantías amparadas por la Carta Magna que han sido violentadas por el dispositivo legal considerado en contradicción con la C.N. y acreditar el perjuicio cierto y concreto que su aplicación le genera *en el caso concreto*.

Por lo demás, tanto la doctrina como la jurisprudencia entienden

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

que la declaración de inconstitucionalidad de una normativa legal es un acto de suma gravedad institucional por afectar el principio constitucional de división de poderes, razón por la cual, como ya fue explicitado en párrafos anteriores, esta debe ser la “*ultima ratio*” del ordenamiento jurídico positivo y, por esta razón, corresponde que sea aplicada con suma prudencia y precaución, en forma restrictiva y solo cuando se verifique en el caso concreto una manifiesta contradicción entre esta y la C.N.

Así, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha señalado, reiteradamente, que la declaración de inconstitucionalidad de una norma legal es un acto de suma gravedad institucional y una de las más delicadas funciones susceptibles de encomendarse a un tribunal de justicia y sólo se estima viable cuando la repugnancia con la cláusula constitucional es manifiesta y la incompatibilidad inconciliable (Fallos: 306: 1597; 311:394; 314:407; 319:3148; 321:441; 322:919, 842; 323:2409, entre muchos).

También se ha afirmado a nivel provincial que la declaración de inconstitucionalidad de una norma, es un remedio excepcional, la “*ultima ratio*” del ordenamiento jurídico, que tiene efectos reducidos al caso particular juzgado y sólo puede dirimirse en sentido favorable al pretensor, cuando evidente y claramente fluye de la norma cuestionada una lesión concreta a los principios constitucionales (SCJMza., expte. Nro. 74.811, “La Segunda ART S.A. en J:...”, LS 328-171, entre muchos otros).

En principio, el pretensor es quien tiene a su cargo probar la existencia de un perjuicio efectivo, ya que la declaración de inconstitucionalidad de una ley no debe hacerse en términos genéricos o teóricos; no basta, en consecuencia, con la aserción de que la norma impugnada puede causar agravio constitucional, sino que el propio titular del derecho pretendidamente afectado debe afirmar y probar que ello ocurre *en el caso* (BIANCHI, Alberto B., *Control de constitucionalidad. El proceso y la jurisdicción constitucionales*, Buenos Aires, Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, 1.992, pág. 164 y sgtes.. En jurisprudencia: Corte Suprema de Justicia de la Nación, 07/05/1998, “Prodelco c/

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

Poder Ejecutivo Nacional”, LL 1998- C- 572; entre muchos).

Ello además resulta patente en el nuevo C.P.C.C.T., cuyo artículo 1 inciso II, señala con claridad en su parte pertinente que *“Esta facultad deberá ejercerse con suma prudencia en la interpretación que realicen y en caso de duda se estará por la constitucionalidad o convencionalidad de la norma o acto”*.

Además el artículo 156 del C.P.C.C.T., en su inciso 10) dispone: *“Cuando se solicite la declaración de inconstitucionalidad de alguna norma, deberá indicarse con precisión: a) la norma atacada; b) los fundamentos concretos de la solicitud; c) las normas constitucionales violadas; d) los antecedentes doctrinales y jurisprudenciales, si los hubiera; y e) la solución pretendida. En caso de no cumplirse estos recaudos, el Tribunal podrá rechazar el planteo de inconstitucionalidad por abstracto”*.

En el estado actual de la legislación el art. 198 del Código Aeronáutico establece: “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”.

Con motivo de la ley 26399, que estableció la Justicia Nacional en las Relaciones de Consumo, se ha señalado respecto del fuero federal para entender en materia de transporte aéreo: *“...el contrato de transporte aéreo, regulado por convenios internacionales y por el Código Aeronáutico, tiene asignada una jurisdicción específica, con la cual la nueva ley se articula perfectamente. La atribución de la jurisdicción de los tribunales federales para las cuestiones relativas al transporte aéreo (y al derecho aeronáutico en general) se fundamenta respecto de una materia como la aeronáutica que es esencialmente interjurisdiccional. La finalidad de vincular por medio del transporte aéreo, puntos distantes situados en diferentes provincias o entre distintos Estados, genera la necesidad de uniformidad de las soluciones que se brinden, por elementales razones de seguridad jurídica. Por su parte, la normativa de derechos del consumidor es esencialmente local y, la jurisdicción creada por la*

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

Ley 26.993 también lo es, pudiendo las provincias adherirse voluntariamente a dicho régimen. Por estas razones consideramos que la Ley 26.993 no tiene aplicación respecto de los reclamos derivados del contrato de transporte aéreo” (KNOBEL, Horacio, Defensa del Consumidor y Transporte Aéreo. El nuevo régimen de la ley 26993).

La norma por lo tanto no aparece como irrazonable, en cuanto encuentra su fundamento en la interjurisdiccionalidad propia de la materia a la que refiere (el transporte aéreo), y el carácter federal de la normativa que la regula; en consonancia, por lo demás, con la naturaleza también federal de las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima, con las que resulta análoga, y cuya jurisdicción la Constitución Nacional ha asignado al fuero federal (artículo 116).

No se trataría entonces de un fuero personal o de privilegio, sino de una asignación de competencia al fuero de excepción en razón de las particulares características de la aeronavegación: esto es, de su finalidad de vincular puntos entre diferentes provincias o Estados.

Por lo tanto, no se advierte que la norma consagre un perjuicio en desmedro del accionante, toda vez que no se le priva de un medio de acceder a la justicia en defensa del derecho que alega, sino que se señala el fuero competente donde encauzar el mismo en función de su particular naturaleza.

Ello así, sin perjuicio de la aplicabilidad en su caso de la Ley de Defensa del Consumidor 24.240, toda vez que como ha sostenido nuestra Suprema Corte de Justicia: *“Sostener lo expuesto no implica de ningún modo soslayar el carácter de orden público que también ostenta el régimen consumeril invocado al demandar, desde que el mismo puede y debe, en caso de ser procedente, ser aplicado en la jurisdicción federal, no existiendo motivo alguno para suponer que los derechos invocados por la accionante puedan verse vulnerados en aquella sede”* (SUPREMA CORTE DE JUSTICIA - SALA PRIMERA, autos N° CUIJ: 13-05464108-1/1((032051-937)), caratulados “ZICARO LIDIA ALEJANDRA C/ BANCO DE LA NACION ARGENTINA P/ PROCESO DE CONSUMO P/ COMPETENCIA”, fecha 19 de Abril de 2021).

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

Como se verá, los antecedentes doctrinales y jurisprudenciales (art. 156 inciso 10), d) del C.P.C.C.T.) reseñados *infra* no han considerado que dicha asignación de competencia sea inconstitucional; antes bien, la han perfilado como un supuesto justificado en el carácter federal de la legislación aeronáutica.

Por lo expuesto, considerándose que el planteo de inconstitucionalidad articulado debe ser rechazado, se analizará la competencia para entender en los presentes.

Sin perjuicio de lo establecido por dicha normativa, cabe subrayar que la interpretación de la Corte Suprema de la Nación en cuanto a la competencia federal por la materia provocada por cuestiones atinentes a la aeronavegación, debe ser dilucidada con carácter restrictivo y excepcional (Conf. CSJN, 326:4598; 328:4090).

En este sentido, el Máximo Tribunal Nacional sostiene que la controversia debe afectar directamente la navegación o el comercio aéreo (conf. Fallos: 310:2311; 312:1918), o bien que es preciso que se hayan visto afectados intereses federales o la prestación del servicio (Fallos: 319:249 y 778; 322:658 y 323:2213). De ello surge que se declara la competencia federal “frente a una acción referida a la responsabilidad por el equipaje transportado en un viaje aéreo, y, por lo tanto, se trata de una cuestión contemplada por el Título VII, Capítulo I, del Código Aeronáutico, que específicamente trata sobre la responsabilidad por los daños causados a pasajeros, equipajes o mercaderías transportadas (art. 140 y concordantes del código citado)” (Conf. CSJN, in re “Lo Manno, Marcelo F. c. V.A.S.P. Líneas Aéreas y otro”, 30/05/2001, LA LEY Online: AR/JUR/5368/2001).

La jurisprudencia inferior, no obstante, se inclina en general por asignar este tipo de litigios al conocimiento de la justicia federal.

Así, se ha señalado: “*Cuando –como en el sub examine– 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*

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

aérea (fs. 20/31), cabe 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. De allí que, por los motivos expuestos y conforme lo establecido por la específica normativa en la materia (art. 40, decreto ley 1285/58 y art. 42 inc.5, ley 13.998), se concluye que las presentes actuaciones deben tramitar y dirimirse por ante el fuero civil y comercial federal...” (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala D, 11/08/2015, Alvarez, Miguel Angel c/Despegar y ots p/devolución de pasajes).

La doctrina también ha afirmado: “...Coincidentemente se ha resuelto que es competente la Justicia Civil y Comercial Federal para entender en una acción promovida, contra una aerolínea, a efectos de que se abstenga de aplicar, en la venta de pasajes aéreos, tarifas diferentes según la nacionalidad del pasajero pues, si bien el actor invoca que dicho proceder infringe lo establecido en el art. 8 bis de la ley 24.240, la cuestión tarifaria de los pasajes aéreos se rige por el derecho aeronáutico, resultando aplicable lo establecido en el art. 42 inc. b de la ley 13.998... Corresponde declarar la competencia del Juez federal para continuar conociendo en una causa incoada contra una empresa aérea, toda vez que la C.S.J.N. expuso que el Derecho Aeronáutico debe tratarse como un todo integral, más allá del derecho público o privado que resultare aplicable al fondo del asunto y, asimismo, cobra relevancia lo dispuesto en los arts. 198 del Código Aeronáutico y 42, inc. b), de la ley 13.998, en cuanto reservan a este fuero el conocimiento de las causas que versen, en general, sobre cuestiones atinentes o conexas con el Derecho Aeronáutico..” (LOUTAYF RANEA, Roberto G., SOLÁ, Ernesto, Competencia en materia aeronáutica, LL 17/12/2015, 7, LA LEY 2016-A , 33).

También se ha señalado que “.....el contrato de transporte aéreo es materia aeronáutica atribuible a la competencia de los tribunales federales conforme al art. 198 del Cód. Aeronáutico y a los arts. 100 y 108 de la Constitución Nacional. ... el transporte aéreo es la principal actividad de la

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

aeronáutica comercial y dentro del comercio aéreo el transporte de pasajeros ocupa el primer lugar. Por lo dicho resulta que la fórmula amplia empleada en el Código Aeronáutico para fijar la competencia y el hecho de establecer una competencia de excepción en la legislación de fondo, condicen con el carácter restrictivo y excepcional de la competencia federal. Esto es así por la particular naturaleza de la materia aeronáutica y el particular tratamiento que por analogía con el derecho marítimo tiene en el orden constitucional....Así, y en concordancia con las normas antes citadas, la ley de organización de la justicia nacional en su art. 42, inc. 2° establece que "Conocerán además las causas que versen sobre hechos actos y contratos.... Regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico". El decreto-ley que modifica la anterior en su art. 40 expresa que "los juzgados en lo civil y comercial federales conservarán su actual competencia". En el mismo sentido el art. 55, inc. b de la ley 13.998 atribuye a los jueces federales con asiento en las provincias competencia para conocer en los hechos, actos y contratos regidos por el derecho aeronáutico cuando se trate de aeronavegación internacional o interprovincial.... Del juego de las disposiciones vigentes resulta claro que la Constitución Nacional y la legislación vigente han puesto en manos de la justicia federal todo lo concerniente a la aeronavegación y el cumplimiento de sus normas de fondo, dejando en manos de la justicia provincial lo no regido por el derecho aéreo..." (PALMIERI, Ivana A., Competencia y derecho aeronáutico. Transporte aéreo, L.L. 1993-B, 225; la ley online, sección doctrina).

En tal orden, cabe referir que el caso traído a juzgamiento versa sobre una cuestión prevista por la legislación aeronáutica (artículo 150 del Código Aeronáutico).

También en un supuesto de dos bailarines que promovieron acción de daños contra una aerolínea por daños derivados de la cancelación de un vuelo y de la demora de dos días en la entrega del equipaje, tramitó ante la justicia federal, habiendo sido resuelto por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I (*Boccucci, Luciana y ot c/LAN Airlines*

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

s/incumplimiento de contrato, 14/02/2013; la ley online).

Por su parte, la Procuración General de la Nación ha señalado que corresponde 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 normas operativas de la autoridad aeronáutica (v. Fallos: 324:1792; 329:2819) (dictamen de fecha 20 de octubre de 2015, emitido en los autos “ZULAICA ALBERTO OSCAR C/ AIR EUROPA LINEAS AEREAS y OTRO S/ CUMPLIMIENTO DE CONTRATO”, CSJ 3953/2015/CS1).

El mismo criterio mantuvo en el dictamen emitido con fecha 29 de noviembre de 2017 en los autos “RAMOS, MARTA ALICIA C/ AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. Y OTRO S/ LESION Y/O MUERTE DE PASAJERO TRANSP. AEREO” (CIV 39236/2015/2/CS1).

En fecha 13 de diciembre de 2019, la Procuración General de la Nación reiteró la procedencia del fuero federal para los litigios relacionados, principalmente, con el servicio de transporte aéreo comercial (CCF 7794/2019/CS1 - CA1 - "Aerolíneas Argentinas S.A. el Trombino, Osear Fernando si cobro de sumas de dinero").

En el año 2020, ya acaecida la pandemia, la Procuración General de la Nación mantuvo dicha posición: “*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 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)*” (autos FTU 14792/2019/CS1, caratulados “González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ ley de defensa del consumidor”, dictamen de fecha 19 de agosto

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

de 2020).

Por último, dicha tesitura prevalece en el presente año 2022, habiéndola propiciado recientemente la Procuración Generación de la Nación a raíz de un caso de suspensión de vuelo en virtud de la pandemia: *“En la causa, se deduce reclamo por cumplimiento de contrato y daños y perjuicios contra Despegar.com.ar S.A. y Aerolíneas Argentinas S.A. El demandante relata que contrató a través del sitio web de Despegar cuatro pasajes por Aerolíneas Argentinas -ida y vuelta- a la ciudad de Miami, seis noches de hotel en la ciudad de Orlando y el alquiler de un vehículo por catorce días. Suspendidas las prestaciones en virtud de la pandemia, manifiesta que no logró reprogramarlas y en virtud de ello reclama la provisión de los servicios, la indemnización por daño moral y la aplicación de la multa civil del artículo 52 bis de la ley 24.240. Cita las leyes 22.802 y 24.240 y el Código Civil y Comercial, entre otras disposiciones (cfse. escrito del 01/02/21).*

En ese marco, entiendo que al estar en discusión, entre otros extremos, la regularidad del proceder de las codemandadas en lo relacionado con la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros, la cuestión encuentra adecuada respuesta en los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió esa Corte en autos S.C. Comp. 973, L. XLIV, “Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios”, del 5/5/09; y CSJ 3953/2015/CSI, “Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato”, del 29/12/15 (v. asimismo FTU 14792/2019/CS1, “González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor”, sentencia del 22/12/20; 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 disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica (Fallos: 329:2819, “Triaca”, y, más recientemente, CSJ

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

55/2019/CS1, “Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines SA s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor”, del 11/07/19, entre otros).

No obsta a lo anterior que, en el marco del trámite seguido a propósito de la competencia del juzgado preveniente, el accionante haya informado que arribó a un acuerdo extrajudicial con la aerolínea por el que obtuvo la entrega de los pasajes oportunamente contratados y que, por ello, continuaba la acción solo contra la codemandada Despegar respecto de los restantes servicios (v. escrito del 13/09/21).

Lo anterior es así, toda vez que el propio peticionario aclaró, posteriormente, que pese a haber conseguido los nuevos vouchers, no desistía de la demanda en orden a la responsabilidad de la compañía por la conducta desplegada en origen e, incluso, al tiempo de contestar la demanda presentada (ver escrito del 30/11/21).

En tales condiciones, y puesto que aún subsiste parcialmente el reclamo por daños y perjuicios motivado por la suspensión y reprogramación de los vuelos contratados con Aerolíneas Argentina a través de Despegar.com.ar S.A., extremo eminentemente vinculado con el transporte aéreo de pasajeros, considero que ello resulta suficiente para justificar la atribución de la competencia al fuero federal” (autos CSJ 2812/2021/CS1, caratulados “Silva, Mauricio David c/ Despegar.com.ar S.A. y otro s/ cumplimiento de contratos civiles – comerciales”, dictamen de fecha 21 de febrero de 2022).

Finalmente, cabe señalar que dicha atribución de competencia lo es aun en el caso de que resulte aplicable la Ley de Defensa del Consumidor, como ha afirmado la Sala IV de la Cámara de Apelaciones Contencioso Administrativo, Tributario y De Relaciones de Consumo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el año 2021, e incluso cuando en dicha jurisdicción existe un “fuero local de relaciones de consumo”: “La cuestión a decidir se centra en determinar si, como lo sostiene la parte actora, el fuero local de Relaciones de Consumo resulta ser el competente.

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

Al respecto, adelanto que el fuero resulta incompetente porque, la parte actora, no ha logrado rebatir que los hechos que constituyen el objeto de demanda se produjeron en ocasión o con motivo de la celebración y/o ejecución de un contrato de transporte aéreo comercial.

Es doctrina vigente y reiterada de la CSJN que para determinar la competencia cabe atender de modo principal a la exposición de los hechos efectuada en la demanda y después, y sólo en la medida en que se adecue a ellos, al derecho que se invoca como fundamento de la pretensión, así como también a la naturaleza jurídica de la relación existente entre las partes (Fallos: 323:1039; 323:61; 317:1002; 317:541).

En esta línea, corresponde recordar que conforme surge del relato expuesto en la demanda, la pretensión de la actora gira en torno a una compraventa de pasajes aéreos internacionales efectuada por intermedio de una agencia de viajes, a través de lo que la misma parte actora define como un “contrato de transporte aéreo”.

Desde esta perspectiva, cabe señalar que la CSJN tiene dicho que “...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 CSJ 55/2019/CS1, “Mac Gaul, Marcia c. LAN Airlines SA s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor”, decisión del 11/07/2019, entre varios otros)”; (Fallo: del 22 de diciembre de 2020 “Competencia FTU 14.792/2019/CS1 González, Aníbal G. c. Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor”, del Dictamen del Procurador Fiscal que ese Tribunal hace suyo).

Con fundamento en ello y, toda vez que el caso que nos ocupa se vincula con la celebración, interpretación y ejecución de un contrato comercial de transporte aéreo que tiene por fin el transporte de personas (supuesto

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

especialmente regulado en los arts. 113 y 133 del Código Aeronáutico), la acción derivada de su incumplimiento se encuentra dentro del marco de la competencia federal, en tanto atañen a cuestiones de “comercio aéreo en general”, de conformidad con lo previsto por el art. 198 del Código Aeronáutico.

Por tanto, no asiste razón a lo afirmado por la actora respecto de que en el caso la acción entablada “presenta aspecto de naturaleza netamente mercantil por lo que el proceso resulta ajeno al derecho aeronáutico”, dado que como se expuso, el contrato de transporte aéreo es especialmente regulado por el Código Aeronáutico.

En virtud de ello, toda vez que la doctrina sentada por la CSJN anteriormente citada resulta clara, no encuentro razones para apartarme de ella, desde que la actora no ha ofrecido nuevos argumentos para apartarse de tal criterio, como así tampoco respecto de los fallos citados por la jueza de primera instancia en su sentencia . . .

Desde esta perspectiva, no encuentro en el recurso de apelación de la parte actora justificación suficiente que amerite apartarse del criterio sostenido por la CSJN, máxime en una cuestión que atañe el orden federal, lo que podría implicar una afectación a los principios de seguridad jurídica, de igualdad y de celeridad y economía procesal . . .

Por lo demás, el agravio expuesto por la parte actora referido a que su pretensión no se refiere al contrato de transporte aéreo en sí mismo, sino que la demanda se encuentra sustentada en la relación de consumo que existe entre las partes, cabe recordar que el propio art. 63 de la Ley N° 24.240 dispone que, para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, esa ley. Por lo que, definida la competencia federal de la cuestión, nada obsta a que se aplique en lo que resulte pertinente las normas de defensa de consumidor que resulten atinentes al caso, por lo que tal agravio también debe ser rechazado.

. . . Por los fundamentos expuestos, el Tribunal ha resuelto: . . .

UNIDAD FISCAL CIVIL
PODER JUDICIAL MENDOZA

confirmar la resolución apelada, devolviéndose las actuaciones al Juzgado de primera instancia a los efectos de su oportuna remisión a la Justicia Civil y Comercial Federal” (autos “Pegoraro, Corina Lucia y otros c. Air Europa Lineas Aereas SA s/ relación de consumo” • 23/09/2021. Cita: TR LALEY AR/JUR/185245/2021).

Por todo lo expuesto, este Ministerio Público estima que la presente causa resulta de competencia del fuero federal por la materia, resultando Usía incompetente para entender en la misma, pudiendo así declararlo.

DESPACHO, 13 de abril de 2022.

HS