

JUZGADO 1A INST CIV COM 35A NOM

Protocolo de Sentencias

Nº Resolución: 35

Año: 2023 Tomo: 1 Folio: 217-228

EXPEDIENTE SAC: **9641610 - SOSA, SILVANA VERÓNICA Y OTRO C/ AMERICAN AIRLINES INC Y OTRO - ABREVIADO - CUMPLIMIENTO/RESOLUCION DE CONTRATO**
PROTOCOLO DE SENTENCIAS. NÚMERO: 35 DEL 11/04/2023

SENTENCIA NUMERO: 35. CORDOBA, 11/04/2023.

Y VISTOS: Estos autos caratulados **“SOSA, SILVANA VERÓNICA Y OTRO C/ AMERICAN AIRLINES INC Y OTRO - ABREVIADO - CUMPLIMIENTO/RESOLUCION DE CONTRATO” - EXPTE. 9641610,** de los que resulta que:

1.- Mediante operación de fecha 17/11/2020 comparecen los Sres. Silvana Verónica Sosa (D.N.I. 28.269.450) y Martín Rodríguez Vega (D.N.I. 29.136.666) y promueven formal demanda ordinaria por incumplimiento contractual en contra de AMERICAN AIRLINES INC y de GARBARINO VIAJES S.A, persiguiendo el cobro de la suma de pesos un millón trescientos sesenta y ocho mil ciento cuarenta y cuatro (\$1.368.144) con más intereses y costas, y/o lo que en más o en menos resulte de la prueba a rendirse en autos. Relatan que el día 13/09/2019 adquirieron mediante la página <https://ar.garbarinoviajes.com/> 4 pasajes aéreos ida y vuelta en la ruta Cba - Miami por AMERICAN AIRLINES para el día 24/06/2020 regresando 09/07/2020. Refieren que iban a viajar con sus hijos menores Joaquín y Guillermina Rodriguez

Vega. Explican que el motivo del viaje era conocer los parques de diversiones de Disney y visitar las playas de Miami, festejando en dicha ciudad el cumpleaños N° 40 de Silvana Sosa el día 03/07/2020. Exponen que decidieron hacer el viaje ante la posibilidad de un vuelo directo sin escalas desde Córdoba a Miami, lo cual era fundamental a la hora de tomar la decisión, ya que sus dos hijos tenían 2 y 4 años de edad, y los transbordos en aeropuertos resultaban situaciones estresantes. Indican que en el mes de diciembre recibieron un e-mail de GARBARINO VIAJES comunicándoles que American Airlines había decidido el cese de la ruta Córdoba – Miami a partir del día 06/05/2020, y les daban 3 opciones a cambio: 1) partir desde Ezeiza sin hacerse cargo del costo de traslado hasta dicho aeropuerto; 2) modificar la ruta, haciendo escala en Santiago de Chile o San Pablo, lo cual implicaba un viaje mucho más largo, llegando el 25 a la madrugada en lugar del 24 a la tarde, con una demora en escala de 4 horas y postergando la fecha de regreso de Miami para el 10 de julio; y 3) la devolución del dinero abonado en pesos sin interés alguno en un plazo de 90 días. Denotan que ninguna de las alternativas ofrecidas resultaba razonable. Entienden que la prestadora del servicio convenido decidió unilateralmente incumplir con el traslado, y en ese momento American Airlines no contaba con motivo alguno para justificar su accionar. Exponen que el conflicto se sucedió mucho antes del inicio de la pandemia, y la decisión de la aerolínea se fundó exclusivamente en razones de índole comercial, menospreciando los intereses de sus pasajeros. Consideran que la codemandada GARBARINO VIAJES, si bien no era la responsable de la prestación del servicio y ajena a la decisión de la aerolínea, resulta solidariamente responsable en virtud de formar parte de la cadena de consumo, y al encuadrar el presente caso en la ley 24.240, debe responder en iguales términos. Destacan que la agencia no era ajena a sus reproches, ya que era quien ofreció el servicio y a quien le pagaron la totalidad del precio de los pasajes, pero al momento

de restituir las sumas correspondientes, les propuso el mismo monto pagado en pesos, sin intereses y en un plazo de 90 días, pretendían devolver la suma nominal cobrada en septiembre 2019, pero en abril de 2020, cuando el contrato había sido resuelto por causas ajenas a su voluntad. Agregan que si recibían esa suma no les alcanzaría para adquirir los mismos pasajes, y que tampoco conseguirían asientos en las mismas fechas. Relatan que luego solicitaron que les dieran pasajes a otro destino tropical con vuelo directo como punta cana, pero les informaron que la aerolínea en cuestión solo se dirige a USA y no había ninguna opción disponible. Consideran que el conflicto engasta en la ley de defensa del consumidor atento tratarse de una relación entre consumidores y prestadores de servicios, por lo cual solicitan se de intervención al Sr. Fiscal. Reclaman el resarcimiento de los siguientes daños: a) Daños Patrimoniales: 1) Daño Emergente: requieren un resarcimiento suficiente para adquirir cuatro pasajes para ir a Miami, siendo que su intención de realizar dicho viaje se mantiene. A fin de cuantificar el rubro toman como referencia el precio de un pasaje CORDOBA – MIAMI para las mismas fechas en el año 2021, en Aerolíneas Argentinas, y que según el sitio web despegar.com el mismo asciende a \$ 267.036. Solicitan que se tome en cuenta el valor de los pasajes con una escala, pero en categoría superior a la adquirida por los comparecientes por no existir vuelo directo CORDOBA – MIAMI. El monto por cuatro pasajes asciende a un millón sesenta y ocho mil ciento cuarenta y cuatro (\$1.068.144). 2) Daño Moral: Indican que la frustración del viaje les produjo una afectación moral al no poder realizar un viaje familiar planeado con un motivo personal especial, además de no poder visitar los parques de diversiones, tal como le habían prometido a sus hijos. Reclaman en forma conjunta la indemnización derivada de tales daños morales que lo estiman en la suma de pesos cien mil (\$ 100.000) con más intereses a la fecha de su efectivo pago. 3) Daño Punitivo: Entienden que en el accionar de ambas empresas demandadas se

observa un ejercicio abusivo de sus derechos, y una inobservancia absoluta de las obligaciones emergentes de la ley 24.240, tomando decisiones unilateralmente, menospreciando los intereses de sus clientes, e imponiéndoles condiciones sin posibilidad de negociación. Por ello solicitan la imposición de multa en concepto de daño punitivo por la suma de pesos doscientos mil (\$ 200.000) teniendo en cuenta el comportamiento de las accionadas y con la finalidad de lograr una modificación de su futura conducta comercial, para así evitar nuevos perjuicios a otros clientes. Ofrecen como prueba que hace a su derecho: Documental, Testimonial, Pericial, Exhibición de documental, y Confesional.

2.- Impreso el trámite de ley (decreto de fecha 22/02/2021), la co-demandada GARBARINO VIAJES S.A. no comparece a estar a derecho ni opone excepciones al progreso de la acción por lo que mediante decreto de fecha 23/09/2021 se la declara rebelde.

3.- Por su parte, mediante operación de fecha 22/10/2021 comparece AMERICAN AIRLINES INC por intermedio de su apoderado Dr. Ramiro Acuña. Mediante operación de fecha 01/12/2021 contesta la demanda. Plantea excepción de incompetencia en los términos del art. 184 CPCC, al considerar que V.S. carece de competencia en razón de la materia, para entender y decidir en las presentes actuaciones. Entiende que la actividad de vuelos comerciales en general se encuentra regulada por el Código Aeronáutico, sus normas reglamentarias y Convenios internacionales vigentes en los que la República Argentina sea parte; destaca que en el presente caso estamos frente a un reclamo originado en un transporte aéreo internacional. Expone que el reclamo indemnizatorio que se formula en autos se origina por los supuestos incumplimientos padecidos por los actores en base a un contrato de transporte aéreo entre un pasajero, una agencia de viajes y una línea aérea; por lo que

siendo este un proceso vinculado a la navegación aérea derivado del contrato de transporte aéreo antes mencionado corresponde se aplique el artículo 198 de la Ley 17.285 que establece la Jurisdicción Federal. Agrega que otro elemento importante del derecho aeronáutico es "la internacionalidad" que constituye un factor incontrovertible respecto de la aplicación que debe hacerse de tal derecho. Concibe que mal puede aplicarse el ordenamiento civil o comercial de fuente interna a una relación contractual de carácter internacional, que a mayor abundamiento se encuentra perfectamente regulada por convenios internacionales. Cita doctrina y jurisprudencia a su favor. Estima que no quedan dudas que debe hacerse lugar al presente planteo de incompetencia en razón de la materia, en tanto corresponde a la Justicia Federal entender en asuntos como el presente. Solicita se impongan a la contraria las costas motivadas por la presente incidencia. Subsidiariamente contesta la demanda. Luego de una negativa genérica de los hechos narrados por los actores, proporciona su versión de los hechos. Refiere que, conforme surge del Anexo II, los actores el día 12/09/2019 adquirieron cuatro boletos aéreos a través de Garbarino Viajes los que fueron emitidos bajo los números 001 4592121660, 001 4592121661, 001 4592121662 y 001 4592121663, dentro del ePNRS/D (Passengers Name Record, es decir, el registro del pasajero), VOVPII. Indica que el itinerario fue programado por los actores para viajar el 24/06/2020 en el vuelo AA224 desde Córdoba, República Argentina (COR) con destino Miami, Estados Unidos de América (MIA), y regreso por la misma ruta utilizando el vuelo AA223 el 9/07/2020, y que eligieron una tarifa no reembolsable, (en adelante, el "Contrato"). Expresa que la agencia de viaje registrada es Garbarino Viaje por ser quien emitió los boletos aéreos y quien se encuentra registrada frente a la entidad. Continúa diciendo que American Airlines registró que el Contrato fue celebrado a través de la agencia Garbarino Viajes, y el precio percibido por American Airlines fue de AR\$

124.499,40 (pesos ciento veinticuatro mil cuatrocientos noventa y nueve con cuarenta centavos). Expone que los actores abonaron por los boletos de los adultos \$31.856,70 y por los restantes dos, \$31.856,70 y, el medio de pago registrado fue en efectivo (ver Anexo III- indica CASH). Remarca que si existiese diferencia entre el monto que aquí alega y demuestra con el que los actores alegan haber abonado, puede tratarse del cargo que cobró Garbarino Viajes por la celebración del Contrato y sobre el cual no tiene control ni registro, en su caso, solicita que Garbarino Viajes indique cuánto obtuvo por el cargo de la transacción. Sostienen que de la línea 1 en adelante se encuentra registrado el itinerario original programado, hasta que en la línea 9, el 7/12/2019 la reserva sufrió una reprogramación (ver 'Code- SC'=Schedule change, su traducción sería reprogramación de itinerario) y luego desde Garbarino Viajes procedieron a la cancelación del itinerario (ver X4G- "Cancellation", su traducción sería cancelación). Señala que los actores el 7/12/2019 voluntariamente cancelaron el itinerario original. En cuanto al reembolso del dinero, destaca que American Airlines emitió el 17/01/2020 el reembolso por los mismos montos percibidos y al mismo medio de pago registrado, es decir, a la cuenta de IATA de Garbarino Viajes (constancia acompañada como Anexo IV). Concluye que American Airlines en enero de 2020 reembolsó a Garbarino Viajes la suma de \$ 124.499,40 (pesos ciento veinticuatro mil cuatrocientos noventa y nueve con cuarenta centavos). Manifiesta que si los actores solicitaron el reembolso para luego arrepentirse, American Airlines queda por fuera de la situación, más aún cuando los actores ni siquiera en alguna instancia anterior tomaron contacto con algún sector de American Airlines para ni siquiera conocer el estado del reembolso. Advierte que los actores pretenden con este pleito poder arrepentirse de la decisión que tomaron. Puntualiza que American Airlines en todo momento cumplió con la normativa aeronáutica aplicable al caso, porque tal como fue reconocido por

los actores ante la posible cancelación de la ruta contratada, les ofrecieron alternativas suficientes para que ellos en vista a su mejor consideración eligieran. Refiere que los actores eligieron la vía del reembolso, y la aerolínea está obligada a devolver la tarifa abonada, pues la normativa establece en particular: *“cuando ningún tramo del viaje haya sido realizado, la cantidad a reembolsar será igual a la tarifa pagada”*. Sostiene que la solicitud de reintegro del Contrato fue realizada por los actores directamente a través de su agencia de viaje y su mandante procedió al reembolso de la suma equivalente al valor del ticket adquirido, que la solicitud de reintegro de tickets adquiridos a través de agencias de viajes debe ser iniciada ante la agencia que vendió los mismos, permitiéndose gestionar a través de la página web de American Airlines únicamente el reintegro de los tickets adquiridos directamente con la aerolínea. Desconoce el motivo por el cual TTS no procesó el reintegro a favor de los actores, siendo que fue debidamente informado del ingreso de un crédito a raíz del boleto de los actores. Solicita el rechazo de la demanda incoada en contra de American Airlines y la eximición de cualquier costa y coste por entender que cumplió en tiempo y forma con la solicitud de reintegro efectuada por los actores, siendo Garbarino Viajes quien posee los fondos desde hace más de un año y con pleno conocimiento. Cita el plexo normativo en la materia y el que corresponde aplicar al caso. Estima que en el caso no se configuran los presupuestos de la responsabilidad civil para que proceda la demanda. Rechaza los rubros de daños reclamados. Niega todos los hechos que no hayan sido objeto de reconocimiento expreso, y luego efectúa una negativa particular de los hechos esgrimidos por los actores en su demanda. Desconoce la totalidad de la documental acompañada. Ofrece como prueba que hace a su derecho: Documental, Confesional, Informativa, Pericial. Invoca el amparo del art. 21 de la Convención de Montreal de 1999, convención aplicable al transporte aéreo internacional de autos,

suscripto en la ciudad de Montreal de 1999, ratificado por la República Argentina mediante Ley 26.451, que estableció los límites de responsabilidad en base a “derechos especiales de giro” (DEG) por pasajero, definidos por el Fondo Monetario Internacional y convertibles en la moneda nacional correspondiente. En virtud de ello, entiende que la suma total máxima a otorgar en concepto de indemnización con relación a la pretensión esgrimida por la parte de los actores será de 100.00 Derechos Especiales de Giro, por todo concepto. Aclara que dicha suma representa un tope, el monto máximo a ser percibido, pero de manera alguna implica que deba otorgarse dicha suma, sin prueba alguna. Solicita la citación como tercero de Garbarino Viajes S.A., atento a que fue la agencia que intervino como emisora de los boletos, quien recibió el dinero del reembolso y por ende quien debe devolverla a los actores. Hace reserva del caso federal.

4.- Mediante operación de fecha 04/03/2021 toma intervención la Sra. Fiscal de Primera Nominación Dra. Ferreyra María Lourdes. Mediante operación de fecha 22/12/2021 evacúa el traslado corrido de la excepción de incompetencia la Dra. Silvia E. Rodríguez, en ausencia de la titular de la Fiscalía de Primera Nominación. Concluye que: “... S.S. resulta competente para entender en los presentes, debiendo rechazarse la excepción interpuesta. Asimismo, reitera lo solicitado con fecha 04/03/2021 con relación a remitir nuevamente los presentes una vez tramitada toda la prueba a fin de expedirse sobre el fondo de la cuestión planteada”.

Finalmente, corrido el traslado de todo lo actuado, mediante operación de fecha 07/03/2023 la Dra. Kuznitzky Ana Elisa, Fiscal de Cámara toma intervención y se expide concluyendo que: “...a criterio de esta Fiscalía, debería hacerse lugar a la demanda en contra de la aerolínea y la agencia de viajes, quedando al elevado criterio de VS la estimación de los montos reclamados”.

5.- Mediante operación de fecha 19/04/2022 comparece la Sra. Susana Edith Paz en su carácter de síndico titular en los autos: “GARBARINO S.A. S/CONCURSO PREVENTIVO (EXPTE. 170201/2021)”, con el patrocinio letrado del Dr. Javier Amuchástegui, y aclaran que GARBARINO VIAJES S.A. es otra sociedad fácilmente verificable.

6.- Dictado y consentido el decreto de autos (operación de fecha 13/03/2023), queda la causa en estado de resolver.

Y CONSIDERANDO:

I. Que la parte actora persigue el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de la cancelación unilateral por parte de la aerolínea de un vuelo internacional (Córdoba a Miami directo, sin escalas), reclamando daño emergente (\$ 1.068.144 correspondiente al valor actual del viaje cancelado), daño moral o extrapatrimonial (\$ 100.000) y daño punitivo o multa civil (\$ 200.000). Dirige su acción en contra de Garbarino Viajes S.A. (empresa de viajes que vendió el aéreo) y American Airlines INC (empresa de aviación que debía operar el vuelo).

Relata que el día 13/09/19 adquirió los pasajes aéreos (cuatro en total) mediante la página web de la agencia para realizar el viaje el 24/06/20. No obstante, alega que con fecha 07/01/20 recibió un correo electrónico de Garbarino Viajes donde se le comunicaba que American Airlines había decidido cesar la ruta Córdoba-Miami a partir del día 6/05/20, ofreciéndole tres opciones a cambio: a) partir desde Ezeiza sin hacerse cargo del costo de traslado hasta dicho aeropuerto; b) modificar la ruta, haciendo escala en Santiago de Chile o San Pablo, y c) la devolución del dinero abonado en pesos y sin intereses en el plazo de 90 días. Añade que rechazó esas opciones, porque eran peores que las que habían sido contratadas.

La co-demandada Garbarino Viajes S.A., no comparece a estar a derecho ni contesta la demanda.

La co-demandada American Airlines INC contesta la demanda, solicitando su rechazo con costas. Por un lado, opone excepción de incompetencia, por entender que *ratione materiae* la demanda interpuesta en autos debe tramitarse por ante los tribunales federales de esta ciudad con competencia en lo civil y comercial, con base en lo dispuesto por los arts. 116, Const. Nac., 198 del Código Aeronáutico y demás normativa que invocan. Por otro lado, si bien reconoce la compra de cuatro pasajes a través de Garbarino Viajes, no obstante, alega que, luego de una reprogramación de la reserva, desde la empresa de viajes procedieron a la cancelación del itinerario, es decir que fueron los actores quienes voluntariamente cancelaron el viaje el 7/12/19, habiéndose reembolsado (el 17/01/20) los montos percibidos (\$ 124.499,4) a través de la cuenta de IATA de Garbarino Viajes. Niega, por tanto, cualquier responsabilidad de la compañía aérea.

A su turno, la señora Fiscal de Familia a cargo de la Fiscalía Civil de Primera Nominación, se expide sosteniendo que, a su juicio, estos obrados no resultan de la competencia de los Juzgados Federales.

En estos términos queda trabada la litis.

II. Me adelanto en afirmar que debe hacerse lugar a la excepción de incompetencia.

Damos razones (art. 155, Const. Prov., art. 326 C. de P. C. y art. 3 C. C. y C.).

1. Liminarmente corresponde señalar que se ha definido a la competencia federal como la aptitud o facultad reconocida a los órganos que integran el Poder Judicial de la Nación para administrar justicia en los casos, sobre las personas y en los lugares específicamente determinados por la Constitución Nacional (confr. PALACIO, Lino,

“Derecho Procesal Civil”, t. II, Abeledo Perrot, p. 463; HARO, Ricardo “La competencia Federal”, Depalma, p. 16).

La conceptualización apuntada encuentra adecuado respaldo en normas constitucionales, en tanto –por un lado- los artículos 116 y 117 de la Carta Magna establecen los supuestos que caen en dicha esfera jurisdiccional, y –por el otro- el artículo 121 ib. consagra la reserva que formulan las provincias de conservar todos aquellos poderes que no han sido confiados a la Nación.

De la conjugación de ambos preceptos deriva que, si bien la organización federal del Estado adoptada por la Constitución Nacional ha impuesto la coexistencia de dos ámbitos de ejercicio del poder jurisdiccional, uno Nacional que se ejerce en todo el territorio del país, y otro local que se ejerce en los límites de cada provincia-, la competencia de la Justicia Federal se halla limitada a los casos especiales contemplados en la legislación y asume carácter excepcional.

Teniendo en cuenta estos principios rectores en la materia, la doctrina ha precisado que la justicia federal ejerce la función jurisdiccional en todos aquellos casos en que está en juego directo un interés federal, es decir toda vez que se trate de un conflicto que –excediendo el ámbito de los Tribunales de Provincia- comprometa el orden o gobierno nacional, o los intereses generales del Estado; a lo que añaden que dicho interés debe reunir las condiciones de real, objetivo, legítimo, concreto y con suficiente entidad. (Confr. HARO, op.cit. p. 29; PALACIO, Lino, op.cit. p. 464).

2. Ahora bien, no solo que la competencia federal es limitada y de excepción, sino que –como es sabido- es una materia en la que se encuentra particularmente involucrado el orden público, de allí que ninguna incidencia tiene la voluntad de las partes.

En efecto, *“las normas que regulan la competencia de los tribunales federales son de orden público y salvo puntales excepciones no pueden ser modificadas ni alteradas por*

acuerdo de partes (fallos 14:280, 151:324, 324:798, 326:1481). La voluntad de las partes no puede conceder a los poderes públicos de la Nación mayores facultades que las que la constitución les ha otorgado (Fallos 10:177, 12:7, 233 y 488, 13:161 y 392, 27:449, 28:78, 47:232, 146:46)” (HARO, ob. cit., p. 79).

Conforme lo expuesto, se sigue que para determinar la competencia “*rationae materiae*” se debe tomar en cuenta la exposición de los hechos que el actor describe en la demanda independientemente del derecho invocado (argum. art. 5, C. de P. C.), sin que tenga alguna incidencia el allanamiento del actor a la excepción de incompetencia. Justamente por el carácter indisponible de la competencia federal a que hacemos referencia.

3. En dicho marco corresponde señalar que asimilando expresiones del art. 116 de la Const. Nac., el art. 198 del Código Aeronáutico establece que: “*Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los Tribunales Inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.*”

A primera vista, entonces, una interpretación literal de la norma nos indica que, aunque se trata en general de una competencia de excepción, igualmente en el caso especial de la actividad aeronáutica se establece en términos amplios la competencia federal exclusiva.

No obstante, me apresuro en aclarar que la expresión “*causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general*”, ha merecido interpretaciones contradictorias tanto en doctrina como en jurisprudencia.

Por una parte, se sostiene una interpretación restrictiva, en atención a su carácter excepcional, excluyendo la competencia federal en cuestiones en donde no se relacionen en forma directa con la normativa del Código Aeronáutico sino con cuestiones de derecho común (conf. LENA PAZ, Juan, Código Aeronáutico Comentado, Abeledo

Perrot, p. 188; PALACIO DE CAEIRO, Silvia B. Competencia Federal. Civil–Penal-, La Ley, p. 198).

Por otro lado, se sustenta una interpretación extensiva, ya que no solo es la que mejor se acomoda al tenor literal del art. 198 C.A. sino que el hecho de que para resolver algunos problemas deba recurrirse a normas de derecho común no implica rechazar la aplicación del Derecho Aeronáutico, y menos negar el fuero federal (conf. ROMERO BASALDÚA, Luis C., Temas de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea, Lerner, p. 91; FORD FERRER, Guillermo C., Tratado de Derecho Federal y Leyes especiales, PALACIO DE CAEIRO Dir., t. III, La Ley, p. 798; CNCom., Sala D, “Álvarez, Miguel Ángel y otros c/ Despegar.com.ar S.A. y otro s/ quiebra”, 11/08/15, AR/JUR/34013/2015).

4. En el ámbito judicial, la primera posición es sustentada por el Ministerio Público Fiscal (conf. autos “LONGHI, FRANCO EMILIO c/ LAN ARGENTINA S.A. – ABREVIADO – COBRO DE PESOS - RECURSO DE APELACIÓN - Expte. 2321608/36, y “ZAMANILLO, JOSÉ MARÍA PEDRO c/ LAN ARGENTINA S.A. – ORDINARIO – OTROS – RECURSO DE APELACIÓN Expte. 2228479/36, entre muchos otros).

En tanto que la segunda es la asumida por nuestro tribunal cimero, quien tiene dicho que: *“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". -Del dictamen de la Procuración General al que la Corte remite- (CSJN, “Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios”, 05/05/09).

Adviértase que dicha doctrina judicial es mantenida invariablemente hasta el presente.

Por caso, con remisión al precedente reseñado: “Zulaica, Alberto Osear el Air Europa Líneas Aéreas S.A. y otro s/ cumplimiento de contrato”, 29/12/15, donde se reclamó el reintegro de pasajes debido a cancelación anticipada de viaje por intervención quirúrgica imprevista; “Mac Gaul, Marcia Ivonne c/ Lan Airlines S.A. s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor”, 11/07/19, donde se demandó los daños derivados del hecho de que, previo a viajar, la pasajera informó que era paciente celíaca y que sólo podía consumir alimentos bajos en gluten, no obstante la empresa sólo brindó el menú general; “González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor”, 22/12/20, donde se requirió la restitución de importes pagados como consecuencia de la cancelación de pasajes aéreos; “Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato”, 3/12/20, donde se discutió el cobro de un cargo en virtud de la modificación de la fecha del pasaje; “Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Argentina S.A. y otro s/ ordinario”, 11/06/20, donde se reclamaron daños derivados de cancelación de pago de pasaje aéreo mediante página web; “Aerolíneas Argentinas S.A. c/ Trombino, Oscar Fernando s/ cobro de sumas de dinero”, 16/07/20, donde una compañía aérea reclamaba el cobro de sumas de dinero impagas en concepto de cargos de emisión y/o utilización de pasajes aéreos y de los servicios prestados en las rutas aéreas adquiridas; “Frohlich, Fernando Daniel y otros c/ Aerovías de México SA de CV s/ incumplimiento de contrato”, 23/08/22, donde se reclamaron los daños y perjuicios derivados de cancelación de vuelo de vuelta hacia Argentina; “Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group SA y otro s/

incumplimiento de contrato”, 8/11/22, Fallos: 345:1289, donde se reclamó los daños derivados a raíz de la compra de un pasaje aéreo que nunca fue recibido a pesar de haber sido pagado.

Con anterioridad se había pronunciado en el mismo sentido cuando se alegaron daños derivados de trato discriminatorio con motivo de un vuelo aerocomercial (CSJN, “Triaca, Alberto Jorge c/ Southern Winds Líneas Aéreas S.A. s/ daños y perjuicios”, 11/07/06, Fallos: 329:2819).

Recientemente la Corte Suprema ha reiterado su consolidada jurisprudencia, para un caso que guarda sustancial analogía con el presente, resolviendo: *“La justicia federal es competente para entender en el reclamo de los **daños derivados del incumplimiento de los contratos de transporte aéreo ocurrido como consecuencia de las medidas adoptadas a raíz del Covid-19**, pues incumbe a dicho fuero 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 (del dictamen de la Procuración General que la Corte hace suyo)”* (CSJN, “Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/daños y perjuicios”, 28/02/23, Fallos: 346:75, La Ley Online AR/JUR/11167/2023).

En esta línea se había pronunciado en una acción de amparo motivada por la cancelación de un vuelo al exterior con motivo de las restricciones derivadas de la pandemia de Covid–19, donde la reprogramación ofrecida determinaba limitaciones temporales y costos adicionales que superaban lo pactado en origen (CSJN, “Sandoval, Liliana Lorena y otros c/ Aerovías del Continente Americano SA s/ amparo de salud”, 8/11/22).

Incluso más, en base a los mismos argumentos la CSJN se ha pronunciado en favor del fuero de excepción en un caso donde se reclamaban **daños y perjuicios –en base al Código Civil- derivados de caída de una escalera mecánica** del Aeropuerto Internacional de Salta, habiéndose dirigido la acción en contra de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. y a Aerolíneas Argentinas S.A., invocando sus calidades de concesionario y de transportador aéreo.

Allí se expuso 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 previsiones del Código Aeronáutico, su reglamentación y normas operativas de la autoridad aeronáutica (cfse. Fallos: 324:1792; 329:2819)”* (conf. Dictamen del Procurador al que remite la Corte) (CSJN, “Ramos, Marta Alicia e/ Aeropuertos Argentina 2000 SA y otro s/ lesión y/o' muerte de pasajero transp. aéreo -incidente-”, 8/05/18).

De esta breve reseña se colige que en entendimiento de nuestro tribunal cimero -en su actual integración- **no cabe una interpretación restrictiva** del art. 198 del Código Aeronáutico sino, por el contrario, una de tipo **extensiva** o más bien **literal**. Dicho de otro modo, no se ciñe única y exclusivamente a cuestiones relacionadas con vuelos internacionales, sino en general cuando la materia a decidir se vincula con el “servicio de transporte aéreo comercial”.

Aclaro que todos los fallos relacionados pueden consultarse on line en: <https://sjconsulta.csjn.gov.ar/sjconsulta/consultaSumarios/buscar.html>.

5. Esta última posición no sólo es compartida por doctrina (conf. MOEREMANS, Daniel- VIOLA, Martín Sebastián en Ley de Defensa del Consumidor Comentada y

Anotada, t. I, Picaso- Vazquez Ferreyra Dirs., La Ley, p. 739/740;) sino también es seguida por el fuero Federal.

En efecto, *“desde hace más de 10 años las tres salas del Fuero Federal Civil y Comercial, han determinado uniformemente su competencia en cuestiones de comercialización de billetes de pasajes, a saber, comercio aéreo.*

En tal sentido, la Sala I con fecha 8 de junio de 1995 determina la competencia de la Justicia en lo Civil y Comercial Federal para entender en la materia de ‘comercio aéreo’, resolviendo revocar la resolución del Juzgado nro. 7 de ese Fuero por la cual se declaraba incompetente y disponía la remisión de las actuaciones a la Justicia Nacional en lo Comercial. Entiende el Tribunal de Alzada ‘que tal tipo de controversia engarza globalmente en el comercio aéreo, expresión ésta a la que se debe asignar la inteligencia de actividades conectadas con explotación de aeronaves’.

También su Sala II, se expidió en aquel tiempo y en el mismo sentido en dos casos de cuestiones relativas a la venta de billetes de pasajes aéreos, en donde se ejecutaba a dos agencias de viajes.

A su tiempo, la Sala III resolvió en concordancia con las otras dos que ‘toda vez que en la presente causa se debaten cuestiones atinentes al comercio aeronáutico, ello sitúa al pleito en la órbita de la competencia del Fuero en lo Civil y Comercial Federal (Conf. art. 42 inc b), Ley 13.998; art. 198 del C. Aeronáutico)’.

El Fuero Civil y Comercial Federal es así el especializado en transporte aéreo, por su competencia legal y así fue calificado en diferentes dictámenes fiscales, la Excma. Cámara e inclusive la Corte Suprema de Justicia de la Nación, a saber:

La CSJN que califica a ‘este Fuero especializado’ (Fallos 308:2164), y el ex-Procurador General de la Nación, Dr. Nicolás Becerra, en el tema de competencia suscitado en ‘Viejo Roble S.A. c/Estado Nacional s/Acción meramente declarativa’,

resuelve otorgar la competencia al Fuero Federal Civil y Comercial, manifestó '... que deben ser examinadas por los jueces que -por su especial idoneidad en la materia- se encuentran en mejores condiciones para resolver la cuestión de fondo...' (VASALLO, Carlos M., Responsabilidad del agente de viajes, Revista Responsabilidad Civil y Seguros, año XII, n° 10, 2010, La Ley, p. 123).

6. En consecuencia, si bien no desconozco la tesis contraria, por cierto, sostenida en base a sólidas razones, lo real y definitivo es que la propia Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha pronunciado por la prevalencia de la competencia federal en casos como el *sub lite*.

Solución que -naturalmente- debe prevalecer, no sólo por evidentes razones de economía procesal –que son innegables- sino también por el hecho de que se trata del intérprete final de la Constitución, y recuérdese que la competencia federal es netamente constitucional, ya que –como vimos- refiere a materia delegada por las provincias.

En esta línea argumental adviértase que, en términos generales, nuestro tribunal casatorio tiene dicho que: *“el acatamiento de la doctrina sentada por el Máximo Tribunal Nación, viene inexorablemente impuesto por razones de economía procesal y sumisión a la autoridad moral que invisten las decisiones emanadas de dicho órgano judicial como supremo intérprete de la Constitución y de las leyes nacionales que en su consecuencia se dicten.*

Asimismo, en la convicción de que el eventual alzamiento contra la interpretación legal sentada en los diversos precedentes emanados del Máximo Tribunal Federal, lejos de aportar soluciones superadoras o robustecer la autonomía de las jurisdicciones locales, tan sólo habría de concurrir a agudizar el grave estado de incertidumbre e inseguridad jurídica que se gestara en torno a la temática que nos ocupa, estimamos imperativo asumir el irrestricto sometimiento a la doctrina legal sentada por la Corte Suprema de

Justicia de la Nación” (TSJ, Sala CyC, “Dirección de Rentas de la Provincia c/ Messio Héctor- Ejecutivo fiscal- Recurso de inconstitucionalidad”, Auto N° 337, 7/11/13).

Incluso más, destacada doctrina ha señalado que: *“en un país como Argentina, a muchos juristas les resulta algo vergonzoso aceptar tanto el derecho consuetudinario forjado por los operadores de la Constitución (como si la costumbre constitucional fuese pecaminosa, y el derecho consuetudinario, un subderecho), como los roles creativos de la Corte Suprema, en su misión de desplegar a la Constitución. Por ello, parece haber sido más elegante utilizar circunloquios de buen gusto, como las expresiones ‘deber moral’, o ‘deber institucional’, en vez de llamar al pan, pan, y al deber de seguimiento, deber jurídico.*

En conclusión: hablar del ‘valor moral’ de la doctrina sentada en los fallos de la Corte Suprema, y del ‘deber moral’ de seguirlos, es ya old fashion. Con sinceridad, debe hablarse de ‘valor jurídico’, y ‘deber jurídico’. Reiteramos lo que dijimos más de dos décadas atrás: que a través de sus pronunciamientos, la Corte realizó una interpretación constitucional mutativa por adición, actualmente con textura de derecho consuetudinario, de tal modo que agregó al hoy art. 117 de la Constitución, una frase según la cual los tribunales inferiores deben aplicar la doctrina que ella fije, salvo que dieran razones valederas y nuevas para apartarse de ella” (SAGÜÉS, Néstor P., La vinculatoriedad de la doctrina judicial de la Corte Suprema, LA LEY 2008-E, 837; Derecho Constitucional- Doctrinas Esenciales Tomo I, 1161).

Por aplicación de estas pautas rectoras se ha decidido, en un caso análogo: *“si bien en anteriores ocasiones esta Sala juzgó que este fuero mercantil resultaba competente para entender en los conflictos derivados de la cancelación de pasajes aéreos como el que nos ocupa, lo decidido recientemente por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la causa “Sandoval, Liliana Lorena y otros c/ Aerovías del Continente*

Americano S.A.” (Sent. del 8/11/2022), conduce a modificar ese criterio y disponer que las presentes actuaciones continúen su tramitación ante el fuero civil y comercial federal. Ello pues la doctrina que emana del citado precedente resulta aplicable al sub lite, dado que la cuestión aquí debatida es sustancialmente análoga.

Y aunque no se desconoce que las sentencias emanadas del Alto Tribunal no son obligatorias para los tribunales inferiores pues ninguna norma jurídica establece esa obligatoriedad, no puede negarse la autoridad de la doctrina que emana de las decisiones de la Corte Nacional; como así tampoco que la aceptación y aplicación de las soluciones por ella brindadas colabora con el afianzamiento de la seguridad jurídica, como con la economía procesal, valores que deben preservarse” (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala D, “Vales Karina Mariel c/ Despegar.com.ar S.A. s/ordinario”, 22/12/22, publicado en Diariojudicial.com del 28/12/22).

Llegados a este punto se advierte que podrá o no compartirse la doctrina judicial sentada por la Corte Suprema, desde que lo cierto es que en nuestro sistema legal –a diferencia de la doctrina del *stare decisis* del derecho anglosajón- sus sentencias no son propiamente vinculantes u obligatorias para los tribunales inferiores.

Ahora bien, lo que no puede hacerse es, para llegar a la solución contraria, **tergiversar o parcializar el verdadero sentido del temperamento adoptado por el tribunal cimero**, reitero en su integración actual, sosteniendo un criterio diverso al que realmente informa la doctrina judicial que nos encargamos de reseñar.

En caso contrario, resulta de aplicación la ya tradicional jurisprudencia de la Corte conforme a la cual *“son arbitrarias las sentencias de tribunales inferiores que se apartan de los precedentes de la Corte, sin aportar nuevos argumentos que justifiquen modificar la posición sentada por el tribunal, en su carácter de intérprete supremo de*

la Constitución y de las leyes dictadas en su consecuencia” (SERRA, María Mercedes, "Procesos y Recursos Constitucionales", pág. 149, citando Fallos: 212-51).

7. Por último, a todo evento aclaro que no basta la invocación del estatuto del consumidor para habilitar la competencia provincial.

En efecto, debe tenerse en cuenta que conforme el art. 3 de la ley de defensa del consumidor (Ley 24.240), dicho régimen se integra con las normas generales y especiales aplicables a las relaciones de consumo, surgiendo claramente de los postulados de su título II la concurrencia de la competencia administrativa y judicial entre Nación y Provincias y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Pero en este punto, cabe precisar que conforme el veto del Poder Ejecutivo mediante decreto 565/08 al art. 32 de la ley 26.361, se mantuvo el *principio de subsidiaridad* previsto en la ley 24.240 y, por ende, al mantenerse la vigencia del art. 63 del texto originario, el contrato de transporte aéreo se rige por la normativa específica, esto es, el Código Aeronáutico y el Convenio de Montreal de 1999, dependiendo de si se trata de vuelos de cabotaje, o no.

En suma, debe tenerse presente, por un lado, 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, Ley 24.240) y, por el otro, que: *“si una cuestión no estuviese prevista en este código [Código Aeronáutico], 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”* (art. 2, Ley 17.285).

Como no podía ser de otra manera, este principio de subsidiariedad del estatuto del consumidor y, su correlativo, de *especialidad del derecho aeronáutico* a que hacemos referencia, también es reconocido por el novel ordenamiento fonal (art. 1281 CCyC).

Lo expuesto tiene directa incidencia no sólo para atribuir competencia, desde que descarta la aplicación exclusiva del derecho común, sino también para resolver el caso, por soluciones especiales que brinda el derecho aeronáutico.

Por caso, recuérdese que –a diferencia del derecho común- en esta materia no sólo se prevé el supuesto de “cancelación” de vuelos, sino también sus consecuencias.

En efecto, además del art. 150 Ley 17.285, adviértase que el art. 12 de la Resolución 1532/98 sobre Transporte Aéreo (normativa que no ha sido impugnada), dispone que, si debido a circunstancias operativas, técnicas o de índole comercial, el transportador cancela un vuelo, el pasajero tendrá el derecho: a) a su inclusión obligatoria en el vuelo inmediato posterior del mismo transportador para su destino, b) al endoso de su contrato de transporte, incluyendo conexiones con espacio confirmado, cuando sea aceptable para el pasajero, c) a ser reencaminado por otra ruta hacia el destino indicado en el contrato, por los servicios del transportador o en los servicios de otro transportador, o por otro medio de transporte, en estos últimos casos sujeto a disponibilidad de espacio, d) a la compensación por embarque denegado de acuerdo a las regulaciones del transportador, e) a la inmediata devolución, si le correspondiere, del precio del contrato de transporte no utilizado y conforme a las modalidades de pago efectuadas.

Incluso más, cuando la empresa cancela el vuelo y *“cuando ningún tramo del viaje haya sido realizado, la cantidad a reembolsar será igual a la tarifa pagada”* (Art. 13, inc. b. I, Resolución 1532/98).

Esto último desplaza la solución específica que brinda el estatuto del consumidor que, en caso de reparaciones no satisfactorias, habilita al consumidor a devolver la cosa y

obliga al proveedor a pagar el importe equivalente de las sumas pagadas *“conforme el precio actual de la cosa en plaza”* (art. 17, inc. b., Ley 24.240).

De otro costado, en materia aerocomercial en el fuero especializado se ha rechazado la aplicación de daño punitivo *“por cuanto, de acuerdo al Convenio de Montreal de 1999 aprobado por Ley 26.451, en el transporte de pasajeros, no se otorgará indemnización punitiva alguna, sino que siempre debe ser compensatoria (art. 29)”* (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala II, “Avella Bettina Karen y otro c/ Viajes ATI A Empresa de viajes y turismo y otro s/ incumplimiento de contrato”, 23/09/19, MJJ121282).

Queda en evidencia, entonces, que no sólo la letra del art. 198 del Código Aeronáutico (que impone la competencia de excepción en causas que versen sobre el “comercio aéreo en general”) y el art. 55 inc. b de la Ley 13.998 (que atribuye a los jueces federales con asiento en las provincias, competencia para conocer en los hechos, actos y contratos regidos por el “derecho aeronáutico”) sino también la especialidad de la materia (argum. art. 2, Ley 17.285 y art. 63, Ley 24.240), imponen que las cuestiones que versen sobre materia aeronáutica deben ser de competencia de los jueces federales. Todo ello responde al diseño legal impuesto por el art. 116 de la Const. Nacional (argum. art. 31 ib.).

“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 navegación aérea. Ello no implica desconocer la calidad de consumidores y usuarios que revisten los actores ni, mucho menos, soslayar que la ley de defensa del consumidor resulta de aplicación supletoria al contrato de transporte aéreo (conf. art. 63, LDC). Ahora bien, dicha aplicación supletoria no puede traducirse en el caso en un

cambio de competencia en materia aeronáutica, toda vez que los jueces federales se encuentran perfectamente habilitados para aplicar normas de derecho común o de defensa del consumidor” (Cám. CyC de Rosario, Sala I, “Picardi Federico Hernán c/ Despegar Com AR S.A. s/ demanda de derecho de consumo”, 14/06/22, MJJ138562).

8. Aclaro, por lo demás, que **la solución aquí propugnada es compartida por doctrina especializada**, que también se ha pronunciado -en términos amplios- en favor de la competencia del fuero federal en materia aeronáutica (conf. FOLCHI, Mario, La competencia judicial en materia aeronáutica, LLBA 2005 julio, 646; JAVUREK, Giselle- EREZIÁN, Daniel, Derecho aeronáutico y competencia federal, LLC 2015 julio, 601; LOUTAYF RANEA, Roberto G.- SOLÁ, Ernesto, Competencia en materia aeronáutica, LA LEY 2016-A, 33; BESTANI, Elías F.- RODRÍGUEZ MAMBERTI, M. Victoria, Cuando lo claro se torna oscuro: sobre la competencia en materia aeronáutica, LLC 2019 diciembre, 6; GIL GOMEZ, Víctor D., Comentario a un fallo sobre jurisdicción federal y derecho aeronáutico, elDial.com DC27B8).

9. En definitiva, por las razones expuestas se sigue que corresponde admitir la excepción de incompetencia interpuesta, declarando la incompetencia del tribunal y ordenar el oportuno archivo de las actuaciones (art. 188 inc. 1, C. de P. C.), cuestión que así decido.

III. Las costas devengadas debe imponerse por el orden causado (argum. art. 130 in fine, C. de P. C.).

Al respecto, cuadra destacar que, si bien el accionante ha resultado perdidoso en virtud de la solución favorable dada a la excepción de incompetencia impetrada por la empresa demandada, no obstante, considero que no corresponde se le aplique el principio objetivo de la derrota en juicio.

Ello así en virtud de lo novedoso y complejo de la cuestión de competencia sometida a estudio, y atento la existencia de criterios jurisdiccionales dispares sobre el punto, como quedó suficientemente en evidencia. Siendo así, válidamente cuadra entender que el actor podía considerarse con razones para litigar. Por ello, estimo justo imponer las costas por el orden causado.

IV. Honorarios Perito Oficial:

a) En función de la tarea desplegada estimo justo fijar los honorarios profesionales del perito oficial informático Alvarez Gustavo Del Valle en el equivalente a 10 *jus*, es decir la suma de pesos setenta y un mil cuatrocientos veintidós con ochenta centavos (\$ 71.422,80) (art. 39, 49 inc. 1 de la Ley 9459).

b) Dichos emolumentos son a cargo de las partes en forma concurrente. Ello así no por aplicación del art. 15, C. A., dispositivo que se refiere a los honorarios de los “abogados”, además de que el perito es un auxiliar de la justicia y por ende no existe en estricto sentido un “comitente”, sino por otro orden de consideraciones.

Por una parte, debe tenerse en consideración que la naturaleza de la función del perito designado de oficio, que tiene a la imparcialidad como un requisito ineludible en el desempeño de su cargo, la cual puede verse amenazada en caso de hacer depender el futuro cobro de sus honorarios a la suerte de la condena en costas (conf. C5a CC Cba., “Cegledi Francisco Antonio c/ De Paoli Roberto y otros- abrev.”, Sent. N° 1, 17/02/14). Dicho de otro modo, siendo el perito un auxiliar de la justicia, muchas veces necesario, si su tarea sirvió al esclarecimiento del proceso, no tiene por qué verse atado a la condena en costas y a la posibilidad cierta de insolvencia del vencido. Se advierte entonces, que el fundamento final es la garantía de imparcialidad que está íntimamente ligada a la recta administración de justicia (ALTAMIRANO, Eduardo C., “La prueba

pericial en el ordenamiento procesal de Córdoba”, AbeledoPerrot Córdoba, N° 5, Mayo 2013, p. 594).

De otro costado, no puede desconocerse que a partir de una interpretación a contrario del art. 478 CPCN, la jurisprudencia tiene establecido que el perito de oficio puede reclamar el pago en contra de cualquiera de las partes del juicio, inclusive la vencedora (sin perjuicio del derecho de ésta de repetir de la contraparte lo que hubiera pagado). De allí que en atención a la laguna normativa que existe en nuestro medio resulte válido remitirse -por analogía- a dicho dispositivo (argum. art. 887, C. de P. C.). Por ello, tanto la solución normativa nacional que posibilita el reclamo arancelario de los peritos en contra de quien no fue condenado en costas, como la jurisprudencia elaborada a su respecto, resultan altamente valiosas, en tanto contribuyen a generar condiciones adecuadas de imparcialidad que favorece al contendiente cuyos derechos, objetiva y técnicamente, deben ser reconocidos por la jurisdicción (C1a CC Cba., “Seysian Ana María c/ Farias Jorge Ricardo y otro- abrev.”, Sent. N° 196, 17/11/11).

Tratándose de una obligación concurrente, resultan aplicables, en consecuencia, lo establecido en los arts. 850 a 852 del CCyC, en razón de que la presente, en lo que aquí respecta, es una sentencia constitutiva, y como consecuencia del efecto inmediato en la aplicación de la ley establecido en el art. 7 del CCyC.-

c) Dichos emolumentos devengarán intereses desde el día de la fecha y hasta su efectivo pago, aplicando para su cálculo la tasa pasiva promedio que publica el Banco Central de la República Argentina, con más el 3% por ciento nominal mensual (art. 35, ley 9459). Se aclara a todo evento que, tratándose de intereses “compensatorios”, es decir que se adeudan con independencia de la mora del deudor y son impuestos por la ley a fin de restablecer el equilibrio patrimonial del acreedor, ninguna importancia tiene para el cómputo que la presente resolución no adquiera inmediatamente firmeza por ser

eventualmente impugnada por los interesados (conf. TSJ, Sala CyC, Auto N° 169/05, 274/08, 214/17, entre muchos otros).

Por todo ello y normas legales citadas.

RESUELVO: **I.** Acoger la excepción de incompetencia opuesta por la demandada American Airlines INC y, en consecuencia, declarar la incompetencia del tribunal y ordenar el oportuno archivo de las actuaciones (art. 188 inc. 1, C. de P. C.). **II.** Imponer las costas de la incidencia por el orden causado, no regular honorarios a los letrados intervinientes, de conformidad al artículo 26 de la ley 9459. **III.** Fijar los honorarios del perito oficial informático Sr. Alvarez Gustavo Del Valle en la suma de pesos setenta y un mil cuatrocientos veintidós con ochenta centavos (\$ 71.422,80). **Protocolícese, hágase saber y agréguese en autos la copia que expido.**

DIAZ VILLASUSO Mariano Andres

Texto Firmado digitalmente por: JUEZ/A DE 1RA. INSTANCIA

Fecha: 2023.04.11