

TRANSPORTE AÉREO Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR EN EL MARCO DE LA PANDEMIA. CONFLICTOS SOBRE COMPETENCIA JUDICIAL EN RAZÓN DE LA MATERIA.

Autor: Sebastian Carlos Villa¹

§ 1. Objeto

Me propongo analizar una cuestión de suma actualidad como lo son los conflictos de competencia judicial en razón de la materia, en cuestiones vinculadas al transporte aéreo y derecho del consumo en la República Argentina, con especial referencia a los casos vinculados con la Pandemia desatada por la enfermedad conocida como COVID-19, y confrontar los criterios expresados por ciertas jurisdicciones con competencia ordinaria en Derecho del Consumo con los precedentes de la Corte Suprema de Justicia de la.

Finalmente haré una breve referencia personal sobre la cuestión analizada.

§ 2. Introducción

Desde el inicio de la pandemia COVID-19 aumentó significativamente la litigiosidad entre usuarios y proveedores del servicio de transporte aéreo. Naturalmente la Pandemia determinó la suspensión y cancelación de los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional en prácticamente todo el mundo, generando un alto nivel de insatisfacción, ansiedad y malestar por parte de los pasajeros.

La imposibilidad de cumplir con los compromisos asumidos por parte de las compañías de transporte aéreo -básicamente por decisión de los Estados soberanos que determinaron la reducción sustancial y/o la cancelación total del tráfico aéreo- fue factor determinante para el aumento de la litigiosidad en dimensiones geométricas.

A causa de la Pandemia COVID 19 y la cancelación masiva de operaciones existían dos problemas cuya solución simultánea se presentaba como de imposible realización, salvo -claro está- que mediase ayuda o intervención estatal.

¹ Abogado U.B.A. Especialista en Derecho Aeronáutico y Espacial – UNDEF/INDAE. Trabajo elaborado para su exposición en las XIX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL. REPÚBLICA ARGENTINA 23 y 24 de noviembre de 2023.
www.linkedin.com/in/sebastian-villa-b4565723

Por un lado, los usuarios del transporte aéreo habían pagado por un servicio no recibido y por el otro las líneas aéreas, de la noche a la mañana, se veían impedidas de operar, con altísimos costos fijos que afrontar, con ingresos prácticamente nulos y con masivos reclamos de reembolso.

En el marco de la Pandemia el reembolso masivo a los usuarios implicaba desfinanciar a las líneas aéreas y conducirlos a la quiebra, mientras que la reprogramación de la obligación de transportar no era factible en el corto plazo, por perdurar las restricciones, en un marco de total falta de certeza.

Mas allá de los criterios de equidad y/o justicia que cada uno pueda adoptar, cualquiera fuera la solución individual que se adopte, si la misma se hacía en escala masiva, el problema seguiría allí donde estaba: si las líneas aéreas quiebran, no habría reembolso ni reprogramación posible. La pregunta a dirimir entonces era ¿quién debe afrontar los costos de la Pandemia?.

Mientras tanto los conflictos cuantitativamente se iban incrementando, persiguiendo una solución individual, no sistémica.

En el ámbito local, en adición al problema generado por la Pandemia Covid-19, se presentaron problemas adicionales de índole marco económico que sirvieron de combustible a la litigiosidad entre usuarios y prestadores, a saber:

- Elevados índices de inflación que, aún en caso de reembolso, mantenían el problema vigente, es decir en términos reales lo que el usuario recibiría (valor nominal abonado) sería sensiblemente menor a lo que pagó².
- Aumento exponencial de la tasa de devaluación del peso³, con idéntico efecto.
- Creación de nuevos impuestos y percepciones⁴, inexistentes al momento de la emisión de los billetes de pasaje que debían ser honrados en época de Pandemia, que generaron mayores distorsiones en el tipo de cambio real para transacciones vinculadas al transporte aéreo internacional, que redundaron en un encarecimiento del servicio para el usuario final.

Frente a esta situación de alta litigiosidad, los estados podían optar por mantenerse en una actitud pasiva -es decir que los conflictos encuentren solución

² A la fecha de redacción de esta presentación, los índices de inflación acumulada anual (septiembre 2023) están en 138,3% y la inflación esperada para los próximos 12 meses es de 185,9%. Fuente: www.bcra.gov.ar

³ La devaluación del peso argentino (cotización oficial) frente al dólar estadounidense fue del 560% para el período marzo-2020 / octubre-2023 a razón del 142% anual promedio. Fuente: www.bcra.gov.ar

⁴ Ley 27.541 Ley de solidaridad social y reactivación productiva en el marco de la emergencia pública, que entre sus provisiones creó el impuesto para una argentina inclusiva y solidaria (PAIS) con una tasa del 30% sobre la tarifa del transporte aéreo internacional, a la cual se adicionaron las percepciones adicionales creadas por AFIP a cuenta del impuesto a las ganancias y a los bienes personales que alcanzan según el caso y la época el 70% adicional sobre la tarifa. Es decir una carga acumulada superior al 100% del importe de la tarifa del transporte aéreo respecto a tickets emitidos con anterioridad al 23 de diciembre de 2019.

con base en la legislación existente en cada uno de los países (institutos de teoría de la imprevisión, caso fortuito, fuerza mayor, hecho del príncipe, incumplimiento contractual inculpable, quiebra de líneas aéreas, etcétera) o bien sancionar normas de emergencia, que tuvieran por propósito encontrar un punto intermedio de solución entre usuarios y líneas aéreas, de manera tal que pudiese atravesarse la crisis de la forma más eficiente y menos perjudicial posible.

Las soluciones adoptadas a nivel legislativo fueron diversas. En la República Argentina se sancionó la Ley 27.563 de sostenimiento y reactivación productiva de la actividad turística que además de establecer criterios de ayuda estatal para prestadores de servicios (incluyendo a líneas aéreas), establecieron un menú de opciones en favor de los usuarios del transporte aéreo, que abarcaban:

- a) La reprogramación de los servicios contratados;
- b) La entrega de vouchers de servicios para ser utilizados;
- c) El reintegro del monto abonado por los servicios contratados en hasta 6 cuotas;

Infelizmente la ley 27.563 especifica que su ámbito material de aplicación queda limitado al transporte aéreo doméstico, aunque existan casos de aplicación por los tribunales al transporte aéreo internacional.

Hecha esta breve introducción al contexto en el cual se presenta el objeto de esta presentación, arribamos casi naturalmente al planteo del tema. El alto nivel de conflictividad desbordó tanto canales de atención de prestadores, como también la limitada capacidad (en términos cuantitativos) de resolución de conflictos de los operadores estatales (organismos con competencia administrativa, así como tribunales judiciales).

En cuanto a la competencia que se atribuyen ciertos organismos administrativos, el tratamiento de tal cuestión queda fuera de esta presentación, aunque no por ello no merezca atención y análisis crítico del sistema actual.

Respecto al tratamiento de los conflictos judicializados por los distintos tribunales que se atribuyen competencia -o declinan la que se les reclama- (sea a nivel nacional como provincial) y que a priori podrían reputarse como incompetentes para la resolución de los casos sometidos a su juzgamiento, pueden esbozarse diversas explicaciones desde un punto de vista jurídico como también sociológico, entre las que cabe enunciar:

- i. Desconocimiento o incorrecta interpretación de operadores y auxiliares de la justicia de las normas específicas que rigen tanto la atribución de competencia como la solución de fondo de los casos vinculados al transporte aéreo (jurídica);

- ii. Búsqueda deliberada de fueros y jurisdicciones que a priori se valoran como “más beneficiosos” para quienes reclaman ante los tribunales, desconsiderando el planteo ante los tribunales naturalmente competentes para su resolución (sociológica);
- iii. Percepción (y auto percepción) de insuficiente capacidad de los tribunales competentes para dar adecuada respuesta al aumento de la litigiosidad (sociológica), que deriva en el traspaso o la asunción por otros tribunales de competencias que no les son propias;

En lo que concierne a esta presentación, nos enfocaremos en analizar exclusivamente los aspectos jurídicos (normas sustanciales de fondo aplicables y normas de atribución de competencia) planteados para sostener y para declinar la competencia de los distintos tribunales judiciales, dejando para otro ámbito el abordaje de una perspectiva sociológica.

§ 3. Las normas que rigen la atribución de competencias en los casos vinculados al transporte aéreo.

De modo preliminar, antes de abordar casos concretos donde se fundamenta la competencia de uno u otro fuero, entiendo necesario hacer breve mención a la normativa que determina la competencia de ciertos tribunales para entender en temas relacionados con el “derecho aeronáutico”.

Así el art. el Art. 42 de la Ley 13.998 (conforme el Decreto/Ley 12.985/58) de Organización de la Justicia Nacional, expresa que los Juzgados en lo Civil y Comercial Federal con asiento en la Capital Federal “*Conocerán ... de las causas que versen sobre hechos, actos y contratos...b) Regidos por el derecho de la navegación y el **derecho aeronáutico***” (el resaltado me pertenece).

Al mismo tiempo y de manera análoga, el art. 55 de la Ley 13.998 establece que “*Los ... jueces federales con asiento en las provincias.... conocerán además: B) De los hechos, actos y contratos....regidos por el derecho de la navegación y por el derecho aeronáutico...*”

En cuanto a los casos regidos por el “derecho aeronáutico” a los que se hace mención en la citada ley 13.998 debo hacer mención obligada al art. 2 del Código Aeronáutico, muchas veces lamentablemente ignorado por quienes deciden los casos vinculados a la materia: “*Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese*

dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.(...)

De la conjunción de los arts. 42 y 55 de la Ley 13.998 y art. 2 del Código Aeronáutico, tenemos que compete a los Juzgados con competencia en lo Civil y Comercial Federal el conocimiento y resolución de las causa que versen sobre hechos, actos y contratos regidos por el derecho aeronáutico, es decir por el Código Aeronáutico y por las fuentes que el código incluye con expresa mención (principios generales del derecho aeronáutico, los usos y costumbres de la actividad aérea, por las leyes análogas y sólo en último lugar por los principios del derecho común, en ese orden).

Por su parte el art. 198 del Código Aeronáutico, sin ampliar o modificar lo expresado en la ley 13.998, expresa 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”*

Finalmente, es obligada la mención al art. 42 de la Constitución Nacional y la ley 24.240, que establecen el estatuto de protección de usuarios y consumidores, como normas de carácter general en dicha materia.

Dicha norma general, establece que “para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley” (art. 63).

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

Hasta aquí corresponde indicar que, más allá que se sostenga o no la aplicación de normas generales de protección de usuarios y consumidores para la resolución de un caso vinculado al comercio aéreo o al transporte aéreo en general (perfectamente posible y aceptable siempre en el marco del art. 2 del

Código Aeronáutico), ello en nada debería alterar la interpretación sobre las normas que establecen los tribunales competentes llamados a resolver los casos, siempre que el caso tenga vinculación con hechos, actos o contratos vinculados al derecho aeronáutico, entre los cuales la celebración, ejecución, incumplimiento y resolución del transporte aéreo configuran las hipótesis más comunes, *pero lejos están de ser las únicas temáticas que son abordadas por el derecho aeronáutico.*

Dicho de otro modo, aún cuando muchos tribunales invoquen la aplicación de normas del consumo para fundar su competencia, no reviste actualidad una discusión en torno a si son materia federal o de derecho común, puesto que en el ámbito de la competencia de los tribunales esta no es una cuestión dirimente.

Este criterio fue expresado con claridad meridiana por la Exma. Corte Suprema de Justicia de la Nación en el precedente “Flores Automotores”⁵ donde se decidió que: *“La ley 24.240 integra el derecho común, toda vez que resulta complementaria de los preceptos contenidos en los Códigos Civil y de Comercio, por lo que, tal como lo establece el art. 75 inc. 12 ‘...no altera las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones...”*

§ 4. Criterios comúnmente expresados para sostener la competencia ordinaria por sobre la competencia federal. La posición de la CSJN.

Los tribunales nacionales y provinciales han dictado un sinnúmero de decisiones mediante las cuales asumen o declinan su competencia para tratar casos vinculados con el transporte aéreo y el comercio aéreo en general.

Lejos está del propósito de esta presentación agotar el tratamiento de dichos pronunciamientos, sino más bien hacer un análisis de los criterios comúnmente o generalmente esbozados, tratar de arribar a una conclusión sobre la temática.

Los tribunales ordinarios (comprendiendo en tal acepción a cualquier tribunal que no sea parte de la Justicia Federal con competencia en materia civil y comercial) suelen invocar, principalmente, los siguientes argumentos para avocarse al tratamiento de casos que involucran cuestiones relativas al cumplimiento o incumplimiento de un contrato de transporte aéreo y de las consecuencias derivadas de ello:

- Que resultan de aplicación las normas de defensa del consumidor;

⁵CSJN Fallos: 324:4349.

- Que la resolución del caso no requiere la aplicación de normas de derecho aeronáutico.
- Que media en el caso la intermediación de un agente de viajes, que comercializó uno o más servicios no regidos por el derecho aeronáutico.
- Que las normas del consumo prevalecen por sobre las de derecho aeronáutico.
- Que el caso debe ser resuelto principalmente mediante aplicación de normas de derecho común.

A modo introductorio debo destacar que de conformidad con el criterio expresado por la CSJN para el derecho de la navegación (cuya ley 20.094 contiene idénticas previsiones que el art. 2 del Código Aeronáutico), **la jurisdicción federal para el conocimiento de casos aeronáuticos está concebida de modo tan amplio que solo cabe apartarse de la misma ante disposición expresa de la ley:** *“En este punto, interesa recordar que las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las disposiciones de la ley federal 20.094 (Fallos: 314:1848, “Galicia y Río de la Plata Cía. de Seg. S.A.”), por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres; y que, en ausencia de normas de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común (art. 1º, ley 20.094). Procede señalar, además, que incumbe al conocimiento de los jueces federales las causas que versen, en general, sobre todo hecho o contrato concerniente a la navegación y al comercio marítimo; y que ellos son competentes para entender en los casos emergentes de la navegación interjurisdiccional, o que puedan entenderse conexos a ésta (cfse. arts. 2º, inciso 10º, ley 48; y 515, ley 20.094; y doctrina de Fallos: 241:247; “Remolcador Pato Overo”; y 304:1086, “Astilleros Belén de Escobar S.A.”; entre varios otros). De ello se sigue que la jurisdicción marítima está concebida de modo tan amplio, que toda excepción a su carácter integral ha de hallarse expresa en la ley, y no debe ser objeto de interpretación extensiva (doctr. de Fallos: 241:247, ya cit.; 308:2164, “A.S.T.A.R.S.A.”; y 311:1712, “Estado Nacional - Secretaría de Marina Mercante”, en lo pertinente)”* CSJN FRE 12650/2019/CS1. “Wingeyer, Carlos Érico c/ Aime, Oscar Reinaldo y otros s/ daños y perjuicios”. 05.07.2022

Como ya vimos, el hecho de que puedan eventualmente resultar de aplicación normas de derecho del consumo, en nada ello altera las normas de competencia federal. Desconocer ello implica desconocer la letra expresa de la Constitución Nacional.

Entiendo necesario hacer mención a los fallos recientes de la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación -para ver cuál es la última posición asumida por tal tribunal en materia de competencia- y luego hacer un racconto histórico de las decisiones en la materia (naturalmente pre-pandemia) para finalmente hacer un repaso de los tribunales que han decidido acatar estos criterios.

Primeramente, debo citar un común denominador a todos los fallos, que no hace sino expresar la tradicional doctrina de la CSJN sobre lo esencial para determinar la competencia de un tribunal:

*“Para resolver las cuestiones de competencia debe estarse, en primer término, a los **hechos** relatados en la demanda y después, en la medida que se adecue a ellos, al derecho que se alega como sustento de la pretensión. También procede indagar en su naturaleza y origen y en la relación de derecho habida entre las partes”* (v. Fallos: 330:628, "La Soledad S.R.L."; y 340:406, "Díaz"; entre muchos otros). Es decir que para el criterio de la CSJN la competencia se determina en función de:

1°) Los hechos relatados en la demanda;

2°) El derecho en que se funda la pretensión, sólo en la medida que se adecue a los hechos;

3°) La naturaleza, origen y en la relación de derecho habida entre las partes (naturaleza y calificación legal).

Hecha esta breve aclaración, seguidamente paso a analizar los precedentes de la CSJN en materia de competencia en cuestiones relativas al transporte aéreo.

En la causa **“Triaca, Alberto Jorge c/ Southern Winds Líneas Aéreas S.A. s/ daños y perjuicios” (Nro. 1841.XLI)** con remisión al dictamen de la Procuradora, la CSJN con fecha 11/Jul/06 dirimió un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Nacional en lo Civil y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal, y a favor de esta última, en una causa donde se reclamaba una indemnización por daños y perjuicios en función de una negativa de embarque de parte de la línea aérea, fundada en la Constitución Nacional, Tratados internacionales, normas sobre accesibilidad y de prohibición de actos discriminatorios (Nro. 23.592), normas de la OACI y regulaciones del O.R.S.N.A. Allí se expresó que aún cuando se tratase de hechos de discriminación, la cuestión planteada se hallaba principalmente vinculadas con el servicio de transporte aéreo comercial, debiendo prevalecer la competencia federal.

En el leading case “**Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios**” (S.C.Comp.973; L.XLIV) se planteó un conflicto negativo de competencia entre la justicia federal y la justicia en lo Civil, Comercial y de Minas de la provincia de Mendoza. La causa versaba sobre un reclamo por daños y perjuicios a causa del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional. La CSJN resolvió con fecha 05/may/2009, con remisión al dictamen de la Procuradora Fiscal, que: *“las cuestiones planteadas se hallan principalmente vinculadas con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido éste como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o cosas, de un aeródromo a otro y por ende, sujetas a las prescripciones del Código Aeronáutico, su reglamentación y normas operativas de la autoridad aeronáutica (v. artículos 1, 92, 93, 95, 97, 108, 116, 141 y cc. de la ley 17.285).”*

En igual sentido en la causa “**Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato**” (CSJ 3953/2015/CSI), se planteó un conflicto negativo de competencia entre la justicia federal y la justicia civil y comercial con asiento en la localidad de Azul. La causa versaba sobre un reclamo por reembolso de pasajes aéreos -por haber suspendido el actor su viaje por cuestiones médicas-, habiendo sido codemandados la línea aérea y el agente de viajes emisor del pasaje. La Corte Suprema mediante sentencia de fecha 29/12/15 resolvió la competencia de la Justicia Federal (con remisión al dictamen de la Procuradora, que a su vez remite al precedente “Civelli”).

En la causa “**Mac Gaul, Marcia Ivonne el LAN Airlines S/ acciones Ley de Defensa del Consumidor**” (CSJ 55/2019/CS1), con fecha 11/Jul/19 la CSJN, con remisión al Dictamen del Señor Procurador Fiscal, dirimió un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Federal y la Justicia Civil y Comercial de la ciudad de Salta, expidiéndose a favor de la competencia federal. Los hechos debatidos en tales actuaciones versaban sobre el supuesto incumplimiento de brindar alimentos conformes con la ley 26.588 sobre celiaquía durante el transporte internacional. Allí la actora reclamaba la reparación de daños y perjuicios fundada en la legislación común. El procurador se remitió a lo decidido en las causas “Civelli” y “Zulaica” afirmando la competencia federal, aún cuando se invoque la aplicación de normas de derecho común.

Con fecha 11/06/2020, en autos “**Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Argentina S.A. y otro s/ Ordinario**”, la CSJN, con remisión al dictamen

del Procurador, se expidió a favor de la competencia de la Justicia Federal en un conflicto negativo suscitado entre la Justicia Comercial y la Justicia Civil y Comercial Federal. La causa versaba sobre un reclamo iniciado persiguiendo el reclamo de daños y perjuicios originados en la cancelación de un billete de pasaje para el transporte aéreo internacional (tramo de regreso), por supuesto fraude cometido con tarjeta de crédito. La demanda se fundaba en normas de derecho común y en normas aeronáuticas. El procurador se remitió a lo decidido en las causas “Civelli” y “Zulaica” afirmando la competencia federal, aún cuando se invoque la aplicación de normas de derecho común.

Con fecha 16/Jul/2020, en autos **“Aerolíneas Argentinas S.A. c/ Trombino, Oscar Fernando s/Cobro de sumas de dinero”** (CCF7794/2019/CSI -CA1), la CSJN dirimió un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Federal y la Justicia Nacional en lo Comercial, indicando que resulta competente el fuero federal para entender en el reclamo por cobro de un contrato de transporte iniciado por una línea aérea (que no es otra cosa que una acción por cumplimiento de contrato). Para tal fin se remitió al dictamen del Procurador, quien a su vez, se remitió a los precedentes “Civelli” y “Zulaica”.

Con fecha 03/Dic/20, en autos **“Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato” Competencia CCF 8365/2019/CA1-CS1**, la CSJN dirimió un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Federal y la Justicia Nacional en lo Comercial, indicando que resulta competente el fuero federal para entender en el reclamo por el cobro de un cargo con motivo de un cambio de fecha de billete de pasaje, fundando el reclamo en normas del consumo, el código civil y comercial y una resolución de la autoridad aeronáutica. Para tal fin se remitió al dictamen del Procurador, quien a su vez, se remitió a los precedentes “Civelli” y “Zulaica”.

Más recientemente, en autos **“González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/Ley de Defensa del Consumidor” (FTU14792/2019/CS1)**, se planteó un conflicto negativo de competencia entre la justicia federal y la justicia civil y comercial con asiento en la ciudad de Tucumán. La causa versaba sobre un reclamo por reembolso de pasajes aéreos -cancelación voluntaria-, habiendo sido codemandados la línea aérea y el agente de viajes emisor del pasaje. La Corte Suprema mediante sentencia de fecha 22/dic/20 resolvió la competencia de la Justicia Federal (con remisión al dictamen de la Procuradora, que a su vez remite a los precedentes “Civelli” y “Zulaica”).

Con fecha 23/08/22, en autos **“Zizzias, María Alejandra y otro c/ Lan Argentina SA s/ incumplimiento de contrato” (Competencia CCF 6157/2021/CS1)**, con remisión al dictamen del señor Procurador Fiscal, la CSJN dirimió un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Comercial y la Civil y Comercial Federal indicando que correspondía intervenir a esta última. En la causa se demandaba el incumplimiento del contrato de transporte internacional entre los Estados Unidos y la República Argentina (se honró el tramo de ida hacia los EEUU pero se canceló el tramo de regreso, por problemas asociados al pago. Con motivo de ello debieron adquirir pasajes por otra compañía aérea para cumplir el tramo de regreso. Con remisión a los dictámenes en los casos “Civelli”, “Zulaica” y “Gonzalez” “Triaca”, “Mac Gaul”, y “Araya” el Procurador opinó que la causa debía tramitar ante la justicia federal.

En la causa **“Mitchell, Diego Javier C/Latam Airlines Group S.A. Y Otro S/Incumplimiento De Contrato”** (Fallos: 345:1289), que si bien no estaba vinculada con la Pandemia Covid-19 versaba sobre la existencia o no de un contrato de transporte aéreo⁶ y la obligación de reembolso de sumas de dinero abonadas, se pronunció la CSJN con fecha 8/Nov/2022 en el sentido que:

“Es competente la justicia federal para entender en la acción por daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo, pues la cuestión debatida se vincula con el comercio aeronáutico, desde que se controvierte la regularidad del proceder de la línea aérea tanto en lo relacionado con la adquisición originaria del boleto y la falta de devolución del dinero, como en lo relacionado con la baja posterior del travel voucher. -Del dictamen de la Procuración General al que la Corte remite-“

“Es competente la justicia federal para entender en la acción por daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo, pues atañe al fuero citado 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

⁶ Los hechos del caso indican que el actor demanda por daños y perjuicios a raíz del incumplimiento en el contrato de transporte aéreo de pasajeros. Relata que habría adquirido un boleto en el sitio web de LATAM (Buenos Aires–Madrid y Madrid– Buenos Aires) y que habría abonado a través de la red Banelco, perteneciente a la codemandada Prisma Medios de Pago. La línea aérea negó la existencia del contrato y ofreció el reembolso del dinero abonado, para finalmente hacen entrega de un Travel voucher, cuya validez temporal a posteriori indicó había expirado y que no podría ser utilizado.

disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica. -Del dictamen de la Procuración General al que la Corte remite-

En igual fecha que en autos “Mitchell” la CSJN se expidió en autos Competencia CCF 11528/2021/CA1-CS1 **“Sandoval, Liliana Lorena y otros c/ Aerovías del Continente Americano SA s/ amparo de salud.”** Allí se planteó un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Nacional en lo Comercial y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. El conflicto se refiere a la cancelación de un vuelo de transporte aéreo internacional, con motivo de las restricciones derivadas de la pandemia Covid-19. Con remisión al dictamen del Procurador (que remite al criterio expuesto en “Civelli” y “Zulaica”) determina la competencia del fuero federal; y también en autos **“Bengolea, Adrián c/ Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca s/ daños y perjuicios incump. contractual (exc. estado)”** (CSJ 2272/2021/CS1). Allí se planteó un conflicto de competencia entre la Justicia en lo Civil y Comercial y la Justicia Federal. Los hechos debatidos referían a la cancelación voluntaria de un vuelo y el ulterior intento de reprogramación a cambio de diferencias tarifarias exigidos por la demandada. Con remisión al dictamen del Procurador, el cual hace referencia a que se trata de una cuestión vinculada con el comercio aéreo y cita los casos “Civelli”, “Zulaica” y “Gonzalez” de resuelve la competencia de la justicia Federal.

Con fecha 8/nov/22, en la causa **“Macchi, María Anabella c/ Aerolíneas Argentinas SA s/ ordinario”** Competencia CCF 8135/2021/CS1, donde se debatía una controversia por reprogramación de vuelos de servicios de transporte aéreo durante la pandemia Covid 19 y su falta de reembolso, se resolvió la competencia de la Justicia Federal.

Con fecha 28/02/2023 en la causa **“Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y perjuicios”** (COM 1106/2020/CS1 - Fallos: 346:75), se planteaba un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Nacional en lo Comercial y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. En la causa se debate el incumplimiento del servicio de transporte aéreo como consecuencia de la Pandemia Covid 19 y los deberes y obligaciones de las aerolíneas derivados de la cancelación de los billetes de pasaje⁷. Mediante

⁷ En autos, las actoras demandan a Aerovías de México en virtud de los daños y perjuicios derivados del incumplimiento de los contratos de transporte aéreo. Refieren que como consecuencia de las medidas adoptadas a raíz del Covid-19 y de la suspensión de los vuelos internacionales (decretos 260/20 y 274/20), no pudieron regresar al país por la ruta La Habana-México-Buenos Aires -el 25/3/2020- y quedaron varadas en Cuba. Dicen que, ante la falta de respuesta de la demandada, quien omitió asistirlos o contactarlas de algún modo, debieron adquirir nuevos boletos y regresaron recién dos meses después, a través de otra compañía aérea. Persiguen, por lo tanto, el resarcimiento del daño directo, moral y punitivo -consistente en el reintegro del precio de los pasajes, de las expensas por la estadía en Cuba y restantes rubros-; así como la

sentencia de la CSJN de fecha 28/02/2023 y con remisión al dictamen de la Procuración General de la Nación se confirmó la competencia de la Justicia Federal⁸: “... *incumbe 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 (doctrina de Fallos: 329:2819, “Triaca”, CSJ 55/2019/CS1, “Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines S.A. s/ acciones ley de defensa del consumidor”, del 11/07/2019, y CCF 8365/2019/CA1-CS1, “Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato”, del 03/12/20, entre otros).*”

En igual sentido se expidió la CSJN:

- Con fecha 19/sep/2023 en autos Competencia FRO 20826/2022/CS1 **“Landoni, María Ester c/ Despegar com ar SA y otro s/ daños y perjuicios”**.
- Con fecha 19/Sep/2023 causa CCF 7501/2022/CS1 **“Rodríguez, Pablo Nicolás c/ Despegar Com Ar S.A. y otro s/ incumplimiento de contrato”**
- Con fecha 19/sep/2023 en la causa CIV 28500/2022/CS1 **“Elischev, Jorge Adrián Carlos y otros c/ Iberia Líneas Aéreas de España SA s/ daños y perjuicios.”**

El último antecedente que se registra a la fecha por parte de la CSJN, es la sentencia dictada con fecha 10/oct/2023 en la causa **“Camargo, Ezequiel Nicolás y otros c/ Aerovías de México SAC DE CV s/ Amparo”** (CCF 11342/2021/CS1), se planteaba un conflicto negativo de competencia entre la Justicia Nacional en lo Comercial y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. En la causa se debate el incumplimiento del servicio de transporte aéreo como consecuencia de la Pandemia Covid 19 y los deberes y obligaciones de las aerolíneas derivados de la cancelación de los billetes de pasaje y se requiere el dictado de una medida cautelar que orden e la cía demandada a los efectos de que re programe el viaje en las mismas condiciones de estacionalidad, calidad y valor que las pactadas, sin penalidades ni diferencias de tarifa, y que se abstenga

multa civil del artículo 52 bis de la ley 24.240. Fundan el reclamo, principalmente, en el artículo 42 de la Constitución, la Ley de Defensa del Consumidor, el Código Civil y Comercial y el Código Aeronáutico.

⁸ Con remisión a los fallos S.C. Comp. n° 973, L. XLIV, “Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios”, del 05/05/2009; y CSJ 003953/2015/CSI, “Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato”, del 29/12/2015 (v. asimismo, recientemente, CCF 3388/2019/CS1, “Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Arg. S.A. y otro/ ordinario”, del 11/06/2020; y FTU 14792/2019/CS1, “González, Aníbal G. c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor”, del 22/12/2020; entre otros)

de tramitar el reembolso de los pasajes, fundando su reclamo en la Ley de Sostentamiento y Reactivación de la Actividad Turística, Ley 24.240, Cód. Civil y Comercial y Código Aeronáutico. La CSJN con remisión al dictamen de la Procuración General de la Nación confirmó la competencia de la Justicia Federal : "... 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 (doctrina de Fallos: 329:2819, "Triaca", CSJ 55/2019/CS1, "Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines S.A. s/ acciones ley de defensa del consumidor", del 11/07/2019, del 11/07/19; y, más recientemente, CSJ 2272/2021/CS1 "Bengalea, Adrián c/ Aerovías del Continente Americano S.A. s/ daños y perjuicios incumplimiento contractual", dictamen del 28 de diciembre de 2021).

Esta línea jurisprudencial en autos "Mitchell", "Goya" y "Camargo" expresada por la Excma. CSJN es conteste con los precedentes anteriores que el máximo tribunal venía dictando.

Más aún, existen en trámite causas donde se plantean más conflictos de competencia pendientes de resolución por la Excma. CSJN y que ya cuentan con una opinión de la Procuración General de la Nación -todas en idéntico sentido al que se viene expresando, pero ampliando las temáticas sometidas a su opinión-, entre las cuales cabe mencionar las siguientes:

- **"Frohlich, Fernando Daniel y otros c/ Aerovías de México SA de CV s/ incumplimiento de contrato"** CCF 1802/2021/CA1-CS1. Conflicto negativo de competencia entre la Justicia Nacional Comercial y la Justicia Civil y Comercial Federal. El objeto de la demanda consiste en un reclamo por daños originados en un alegado incumplimiento contractual en virtud de vuelos cancelados en el mes de marzo de 2020 (plena pandemia) Fundan la pretensión en normas aeronáuticas y del consumo. Con fundamento en que la cuestión disputada se vincula con el comercio aéreo, se remite a los precedentes "Civelli", "Zulaica" y similares, opinando que la causa debe tramitar ante la justicia federal (Dictamen del 3/11/2021).

- **"Arduino, Giovana Aylen y otro c/ Aerovías del Continente Americano SA Avianca y otro s/ daños y perjuicios"** CCF 11077/2022/CS1. El objeto de la demanda consiste en un reclamo por incumplimiento contractual e incumplimiento de acuerdo prejudicial, celebrado con motivo de cancelación de vuelos en pandemia en el mes de abril de 2020. (plena pandemia). Fundan la

pretensión en normas aeronáuticas y del consumo y en el Código Civil y Comercial. Reclaman en virtud del reintegro tardío, resarcimiento de intereses, daño moral y daño punitivo. Con fundamento en que la cuestión disputada se vincula con el servicio aerocomercial de pasajeros, se remite a los precedentes “Civelli”, “Zulaica” y similares, opinando que la causa debe tramitar ante la justicia federal (Dictamen del 3/11/2021).

- **“Giunta Maury, Eliana Paula c/ British Airways PLC SAE y otro s/ sumarísimo” “CCF 9273/2021/CS1.** Triple conflicto negativo de competencia entre la Justicia en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad de Buenos Aires, la Justicia Nacional Comercial y la Justicia Civil y Comercial Federal. El objeto de la demanda consiste en un reclamo por daños originados en un alegado incumplimiento contractual en virtud de vuelos internacionales cancelados en el mes de marzo de 2020 con motivo de la pandemia Covid-19, al tiempo que la demandadas requerían el pago de una suma adicional para reprogramar la fecha del servicio. La demanda se funda en normas aeronáuticas y normas de derecho común (Código Civil y Comercial y Ley 24.240). Con fundamento en que la cuestión disputada se vincula con el comercio aéreo, se remite a los precedentes “Civelli”, “Zulaica” y similares, opinando que la causa debe tramitar ante la justicia federal (Dictamen del 21/02/2022).

A los efectos de no incurrir en reiteraciones innecesarias, en sentido similar al que unívocamente se han expedido tanto la CSJN como la Procuración General de la Nación, se encuentran los siguientes dictámenes los que se referencian resumidamente con referencia a Carátula / Fecha/ Conflicto de Competencia / Hechos / Opinión:

- **“Fernandez Agra, Yamila c./Despegar Com Ar SA y otro s/ daños y perjuicios” CCF 15172/2022/CS1.** Fecha: 15/09/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Contencioso Administrativa Tributaria, Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Opinión: Competencia Federal.

- **“Ardiles, Mariano Nicolás c/ Aerovías de México SA de CV y otro s/ ordinario”.** COM 11263/2021/CS1. Fecha: 27/06/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Contencioso Administrativa Tributaria, Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Opinión: Competencia Federal.

- **“Crosa, Julio Alberto c/ Al Mundo COM SRL y otro s/ ordinario” “CCF 18486/2022/CS1”.** Fecha: 27/06/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos. Vuelos

internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Demanda fundada exclusivamente en legislación común. Opinión: Competencia Federal.

- **“Arroyo, José María c/ Iberia Líneas Aéreas de España SA y otro s/ ordinario”** (CCF 18479/2022/CS1) Fecha: 26/04/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia en lo Contencioso Administrativo, Tributario y de Relaciones de Consumo de la C.A.B.A, Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Demanda fundada exclusivamente en legislación común. Opinión: Competencia Federal.

- **“González, María Claudia y otro c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro s/ medidas cautelares”** COM 18796/2022/CS1.- Fecha: 10/04/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos. Promoción de medida cautelar automática persiguiendo la reprogramación de pasaje en condiciones similares a las adquiridas, con motivo de la cancelación del vuelo para causa de pandemia Covid-19. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Demanda fundada exclusivamente en legislación común. Opinión: Competencia Federal.

- **“Anaya Flores, Úrsula c/ Latam Airlines Group SA s/ daños y perjuicios”** (CCF 6411/2021/CS1).- Fecha: 05/04/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos: Cancelación de vuelos internacionales con motivo de la pandemia Covid-19. Falta de reembolso integral. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Demanda fundada principalmente en legislación común. Opinión: Competencia Federal.-

- **“Vicondoa, Martín Javier y otro c/ Aerolíneas Argentinas S.A. y otro s/ ordinario.”** (CCF 7801/2022/CS1).- Fecha: 05/04/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos: Cancelación de vuelos internacionales con motivo de la pandemia Covid-19. Falta de reembolso integral. Vuelos internacionales cancelados por pandemia. Falta de reembolso. Demanda fundada indistintamente en legislación común y aeronáutica. Opinión: Competencia Federal.-

- **“Baltar, Leandro Javier c/ Viajes Corporativos SA y otro s/ ordinario”** CCF 8817/2022/CS1.- Fecha: 05/04/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial, Civil y Comercial Federal. Hechos: Cancelación “arbitraria” de vuelos internacionales. Falta de reembolso.

Demanda fundada indistintamente en legislación común. Opinión: Competencia Federal.-

- **“Martínez, Martín Lucas y otros c/ Air France y otros s/ medida precautoria”** CCF 14999/2022/CS1.- Fecha 16/02/2023. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre la Justicia Comercial y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. Hechos: medida cautelar solicitada con causa en cancelación de reserva alegando supuesto error en el precio.- Opinión: competencia federal.

- **“Freidenberg, Laura Florencia y otro c/ Almundo.com SRL y otro s/ incumplimiento de contrato.”** CIV 47729/2022/CS1.- Fecha: 16/02/23. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre la Justicia Comercial y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. Hechos: Cancelación unilateral de vuelo. Opinión: Competencia Federal.-

En igual sentido que los mencionados anteriormente con relación a vuelos cancelados con motivo de Pandemia Covid 19 puede hacerse mención de:

- CCF 15098/2022/CS1 “Battaglia, Agostina c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/ ordinario” de fecha 22/03/23.-

- CCF 16499/2022/CS1 “Romero, Karen y otro c/ Latam Airlines Group SA y otro s/ incumplimiento de contrato” de fecha 22/03/23.

- COM 14581/2022/CS1 “Collado, Juan Ignacio y otro c/ Copa s/ medidas cautelares” de fecha 22/03/23.-

- CCF 11900/2022/CS1 “Zadel, Adriana Gabriela y otro c/ Almundo.com SRL y otro s/ daños y perjuicios” de fecha 09/03/23.

- CCF 15793/2022/CS1 “Migueiz, María Florencia y otro c/ Avantrip COM SRL y otro s/ ordinario” de fecha 09/03/23.

- COM 14001/2022/CS1 “Bekeris, Saúl Elías y otro c/ Aerovías de México S.A. y otro s/ ordinario” de fecha 09/03/23.

- COM 14005/2022/CS1 “Alarcón, Alejandra Inés y otro c/ Emirates s/ ordinario” de fecha 09/03/23.

- COM 19808/2022/CS1 “Beláustegui, Laura María c/ Alitalia Societa Aerea Italiana SPA s/ ordinario” de fecha 09/03/23.

- “Miro, Alicia Liliana Graciela y otro c/ Iberia Líneas Aéreas de España SA y otro s/ ordinario” CCF 14740/2022/CS1 de fecha 16/02/23.

- “Lemme, Romina c/ Aerolíneas Argentinas SA s/ ordinario” COM 16096/2022/CS1 de fecha 16/02/23.

- “Yedro Cavaglia, María Soledad c/ Jetsmart Airlines S.A. s/ sumarísimo - daños y perjuicios” CSJ 2455/2022/CS1, de fecha 16/02/23.
- “Picco, Fernanda Mariel c/ Alitalia Societa Aerea Italiana SPA y otros s/ daños y perjuicios” CCF 13631/2022/CA1-CS1, de fecha 16/02/23.-
- CCF 14729/2022/CS1 “Izarraguirre Moyano, Alejandra de los Milagros c/ Latam Airlines Group SA s/ ordinario” de fecha 28/12/22.
- CCF 14011/2022/CS1 “Capezutto, Marcelo Ernesto c/ Avatrip Com SRL y otro s/ ordinario” de fecha 13/12/23.
- CCF 9647/2022/CS1 “Sánchez Echevarría, Iris Florencia c/ Norwegian Air UK Limited y otro s/ ordinario” de fecha 13/12/22.
- CCF 3777/2022/CS1 “Fernández, Daniela Belén y otro c/ Norwegian Air UK Limited Sucursal Argentina s/ daños y perjuicios” de fecha 13/12/22.
- FRO 20826/2022/CS1 “Landoni, María Ester c/ Despegar Com Ar SA y otro s/ daños y perjuicios” de fecha 13/12/22.
- CCF 7440/2022/CS1 “López, Mariana y otro c/ Air France s/ ordinario” de fecha 13/12/22.

Entre muchos otros.

Casos en los que se dirimió a favor de la competencia de la Justicia Ordinaria:

- **“Ghillione, Oscar Mauricio c/ Avatrip Com SRL y otro s/ devolución de pasajes”** (CIV 102038/2022/CS1) Fecha: 15/Sep/2023. Cuestión: Conflicto negativo de competencia entre Justicia Nacional Comercial y Civil y Comercial Federal. Hechos: Pasajes para servicio de transporte aéreo internacional con destino a México, contratados a través de agencia de viajes y pagados parcialmente con puntos de programa de fidelización. Vuelos cancelados por pandemia Covid-19. Falta de Reintegro. Línea aérea no demandada. Opinión: Competencia Ordinaria.

- **“Arango, Roberto Guillermo c/ Almundo.com SRL s/ contratos y daños -rc- turismo y hotelería”** (CSJ 777/2023/CS1). Fecha: 27/06/23. Cuestión: conflicto negativo de competencia entre la Justicia en lo Contencioso Administrativo y Tributario y la Justicia en lo Civil y Comercial Federal. Hechos: devolución del precio de los pasajes aéreos y terrestres abonados y la reparación del daño moral y punitivo. Vuelo inexistente al momento de ser abordado. Demanda fundada en ley 18.829, 24240 y Código Civil y Comercial. Línea aérea

no demandada. Opinión: incumplimiento de obligaciones nacidas de un contrato pactado entre el actor y una sociedad comercial -agencia de viajes- sin que se encuentren demandadas las aerolíneas. En el marco en el que fue promovida la acción, no se halla directamente involucrada la inteligencia de la legislación aeronáutica, de naturaleza federal. Competencia de la justicia ordinaria.

§ 5. Conclusiones.

A modo de conclusión, teniendo en consideración los precedentes de la Excma. CSJN hasta la fecha, tenemos hasta la fecha que:

1. La competencia en razón de la materia debe dirimirse en función de los hechos debatidos en autos, la normativa invocada *en la medida de su aplicación* al caso, y a la naturaleza de las relaciones jurídicas creadas y existentes entre las partes.
2. El hecho de que se invoque la aplicación de normas de derecho común, en nada altera la competencia federa en materia de derecho aeronáutico. Ejemplos prácticos de ello constituyen casos en los que se decidió la competencia federal allí donde se reclamaban indemnizaciones por incumplimiento de contrato, demandas por cumplimiento de contrato, cancelaciones, Pandemia Covid 19, cobro de diferencias tarifarias, falta de reembolso por cancelación voluntaria o involuntaria, actos reputados como discriminatorios y hasta supuestos de deficiente servicio de comida a bordo.
3. El denominador común de todos los casos es que fueron juzgados como hechos, actos y contratos vinculados con la actividad aérea -y por tanto regidos por el derecho aeronáutico en mayor o menor medida-, con prescindencia de las normas en que se fundaron las reclamaciones.
4. En aquellos casos en que no se demanda a compañías aéreas, y la cuestión no está sustancialmente regida por normas del derecho aeronáutico (vgr. Contrato de servicios turísticos, etc), no corresponde atribuir competencia a la justicia federal.
5. Los casos de competencia en los que se cuestiona la negativa de declinatoria por vía del Recurso Extraordinario Federal, son rechazados por incumplir con el requisito de sentencia definitiva conforme a la inveterada doctrina de la CSJN.
6. Es de esperarse que los precedentes a favor de la competencia federal sigan emitiéndose, atento el criterio pacífico expresado por la Procuración General de la Nación y la adhesión por parte de la CSJN a dichos criterios.

A título personal, sostengo que:

1. Cualquier conflicto judicial que involucre cuestiones vinculadas con la aeronáutica civil (ámbito de aplicación del Código Aeronáutico de la Nación) debe ser sometida a consideración de los tribunales federales, atento a lo expresamente normado por la ley 13.998 y las fuentes del derecho aeronáutico relacionadas en el artículo 2 del Código Aeronáutico (que prevé inclusive la aplicación de la normativa de derecho común en última instancia).
2. Nada impide – y es de esperar que así suceda- que los tribunales federales cuya competencia se sostiene, hagan aplicación de las normas protectoras del consumidor, cuando el caso no encuentre directa solución en el Código Aeronáutico, su reglamentación, los usos y costumbres, los principios del derecho aeronáutico y/o en las leyes análogas. Tal aplicación deberá ser hecha tamizando las normas del consumidor por las fuentes enunciadas.
3. El hecho de que no se vea involucrada en la controversia una línea aérea, resulta un factor indistinto, toda vez que el fuero federal no fue establecido en materia de derecho aeronáutico en razón de las personas, sino en razón de la ley aplicable.
4. No puede desconocerse la imperiosa necesidad de actualizar el estatuto de protección de usuarios del transporte aéreo, con especial intervención de las autoridades con competencia en la materia, de manera tal de encontrar un punto de equilibrio o intermedio en la tensión entre normas generales del consumidor y normas, principios, usos y costumbres del derecho aeronáutico.

En resumen, existen decenas de decisiones judiciales de la Corte Suprema de Justicia de la Nación y dictámenes de la Procuración General de la Nación, en el sentido unívoco de atribuir competencia a los tribunales federales en cuestiones atinentes al servicio de transporte aerocomercial, con una rica y vasta casuística. Por tal motivo, resultan insostenibles en un Estado Republicano de Derecho y teniendo presente un sano criterio de administración de justicia, que tribunales con competencia ordinaria, sea a nivel nacional o provincial, a lo largo y ancho de la República Argentina, sigan asumiendo competencias que no les son propias y hasta tanto no exista una modificación de la legislación federal que determina la competencia de sus tribunales, aun cuando para la resolución del caso también deban aplicarse normas de derecho común.

En palabras de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia de la Nación *“[l]a profusión de decisiones jurisdiccionales en torno a la competencia, [es una] situación que va en desmedro del principio de economía procesal y buen servicio de justicia, y, que de persistir, podría llegar a configurar, inclusive un caso de privación jurisdiccional”*. (Fallos 306:1422, 322:598 y “OS de Patrones de Cabotaje de Rios y Puertos y Otros c EN” del 10.12.97).

Buenos Aires, Noviembre de 2023.