



Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

MONEA, LORENZO FRANCISCO Y OTROS c/ AIR EUROPA LINEAS  
AEREAS SA s/DEVOLUCION DE PASAJES

En Buenos Aires, a los 18 días del mes de abril de 2024, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Alfredo Silverio Gusman dice:

**I.-** El 29.04.21 se presentan, mediante apoderado, los Sres. Lorenzo Francisco MONEA, Delia Beatriz RODRÍGUEZ, Eugenio Salvador NOGUEIRA y Norma Beatriz RODRÍGUEZ y promueven demanda contra AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A. (en adelante, Air Europa o la aerolínea) a fin de que se la condene a restituir lo abonado por los billetes adquiridos para realizar un viaje con destino a la ciudad de Madrid, España el día 30.06.2020 con fecha de regreso para el 25.07.2020. Asimismo, peticionan una suma en concepto de daño extrapatrimonial y solicitan la imposición de una multa en concepto de daño punitivo, con más los intereses y las costas. Ello, a raíz de la cancelación de los vuelos por parte de la aerolínea con motivo de las restricciones impuestas por la pandemia del Coronavirus Covid-19.

**II.-** El día 04 de octubre de 2023, el Sr. Juez de la anterior instancia dictó sentencia e hizo lugar parcialmente a la demanda interpuesta condenando a la compañía aérea a abonar, dentro del plazo de diez días, las sumas de U\$S 8.099,12 y \$ 320.000 (U\$S 2.024,78 y \$ 80.000 para cada uno de los actores) en concepto de reembolso de pasajes y daño moral, respectivamente.

Para resolver de tal modo, el Magistrado, en primer término, entendió que la situación encuadraba tanto en las previsiones fijadas por el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999, como así también en lo dispuesto en las Leyes N° 24.240 -Defensa del Consumidor- y N° 27.563 -Ley de Sosténimiento y Reactivación Productiva de la Actividad Turística-.

Seguidamente, teniendo en cuenta la falta de contestación de la demanda, tuvo por reconocidas las constancias acompañadas con el inicio de la acción y los hechos allí afirmados. A partir de ello, consideró acreditada la responsabilidad de la línea aérea por la falta de reembolso de los pasajes adquiridos y abonados por los actores y expresó que era la accionada quien debía acreditar haber adoptado todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el daño o bien que le fue imposible adoptarlas.



En cuanto a la cuantía de la indemnización determinó que, de la prueba producida, surgía la adquisición y pago de los *tickets* aéreos y, en consecuencia, reconoció la suma de U\$S8.099,12 (U\$S 2.024,78 para cada uno de los accionantes). Asimismo, otorgó, en concepto de daño moral, el monto de \$320.000 (\$80.000 para cada uno) y desestimó la solicitud de imponer una multa en concepto de daño punitivo. Con respecto a los intereses, dispuso que empezarán a computarse desde la fecha de notificación de la demanda (11.11.2021) y hasta su efectivo pago. En lo relativo a la deuda en pesos, estableció que los réditos se calcularán de acuerdo con la tasa activa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones de descuento a treinta días; mientras que, para la deuda en dólares, aplicó la tasa del 6% anual y estableció que deberá entregarse esa cantidad en moneda extranjera o en su defecto, la cantidad de pesos según la cotización del dólar venta “MEP” al día del pago.

Finalmente, impuso las costas a la demandada en su calidad de vencida (conf., art. 68 del Código Procesal) y difirió la regulación de los honorarios de los profesionales intervinientes para el momento en que se practique y apruebe la liquidación definitiva.

**III.-** Contra dicho pronunciamiento la parte actora interpuso recurso de apelación en fecha 06.10.2023 el cual fue declarado desierto el día 30.11.2023. Por su parte, la demandada también apeló la sentencia el 10.10.2023 y fundó su recurso el 06.11.2023, el que fue contestado por los accionantes en fecha 21.11.2023.

En prieta síntesis, las quejas de la emplazada se sustentan en los siguientes puntos: **a)** Yerra el *a quo* al considerar aplicables las Leyes N° 24.240 de Defensa del Consumidor y N° 27.563 de Sosténimiento y Reactivación Productiva de la Actividad Turística. Al respecto, expresa que el contrato de transporte celebrado tiene naturaleza internacional y se encuentra regulado por el Convenio de Montreal de 1999, por el Código Aeronáutico y por la Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía de la Nación. Por otra parte, con relación a la Ley N° 27.563 refiere que su aplicación se limita al transporte aerocomercial de cabotaje; **b)** Se equivoca el sentenciante al disponer la restitución del monto abonado por la adquisición de los *tickets* aéreos. Destaca que su parte procedió a realizar el reembolso correspondiente de acuerdo con las condiciones del contrato tal como lo estipula la Resolución N° 1532/98 y que su contraria debía acreditar no haber recibido el dinero, extremo que no aconteció; **c)** Objeta la procedencia y cuantía del rubro daño





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

moral. Esgrime que los actores no probaron su existencia y, finalmente, **d)** Solicita la aplicación al caso de la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio de Montreal de 1999 aunque sin explayarse a respecto.

En función de la vista conferida por el Tribunal, el día 04 de diciembre de 2023 tuvo intervención el Sr. Fiscal General ante esta Cámara.

**IV.-** Preliminarmente, debo señalar que, aunque la parte actora ha solicitado en fecha 21.11.2023 (v. punto 2) la deserción del recurso interpuesto por su contraria, diré que no encuentro fundada tal petición. El apelante ha identificado en forma circunstanciada los motivos de sus agravios y entiendo que las cuestiones deben recibir tratamiento sin perjuicio de cuál sea su procedencia. Esta solución es la que mejor se condice con el resguardo del derecho de defensa (arts. 18 y 75, inc. 22 de la Constitución Nacional).

**V.-** En el *sub lite*, se encuentra fuera de debate que las partes se encontraban vinculadas mediante un contrato de transporte aéreo. Ello así por cuanto los actores el 04.02.2020 adquirieron cuatro billetes para ser transportados por Air Europa, el día 30.06.2020, a la ciudad de Madrid, España, con regreso a Buenos Aires el 25.07.2020.

Tampoco existe controversia en cuanto a que la línea aérea les comunicó, vía correo electrónico, que los vuelos habían sido cancelados en virtud de las restricciones impuestas debido a la pandemia del Coronavirus Covid-19.

Así pues, la cuestión a resolver se ciñe en dilucidar si existió un incumplimiento imputable a Air Europa por la falta de reembolso de los *tickets* no utilizados, así como también, determinar la procedencia de la indemnización solicitada en concepto de daño moral.

**VI.-** Como primera cuestión a tratar y dados los alcances de las quejas de Air Europa, corresponde analizar las objeciones a la sentencia relativas a la aplicación al *sub lite* de las Leyes N° 24.240 –Defensa del Consumidor- y N° 27.563 –de Sostén y Reactivación Productiva de la Actividad Turística-.

Primeramente, debo señalar que los planteos esgrimidos por la línea aérea resultan un tanto genéricos e inoficiosos.

En efecto, la apelante no se hace cargo de lo expresado en punto a que las disposiciones de derecho aeronáutico no inhiben la aplicación del régimen tuitivo consumeril. Asimismo, tampoco puedo soslayar que la recurrente no precisó ni argumentó fundadamente en sus agravios que exista una contradicción entre las disposiciones relevantes de la Ley de Defensa del Consumidor y las normas que rigen la actividad aeronáutica en el supuesto



bajo análisis y que, de tal modo, debería corregirse el veredicto apelado. Obsérvese que para resolver de la forma en la que lo hizo, el Juez no solo fundó su decisorio en las disposiciones consumeriles, sino también en aquellas contenidas en la legislación específica de la cual se desprende la responsabilidad de la compañía aérea frente a la falta de restitución de las sumas abonadas por los actores para adquirir los billetes. En definitiva, Air Europa no nos explica cómo se modificaría la solución del caso aplicando únicamente la normativa sectorial por ella invocada.

Más allá de la apuntada cuestión formal que, por sí misma, basta para desestimar el agravio, no resisto la tentación de expresar que, de todas formas, los argumentos defensivos de la demandada no son pertinentes.

Si bien le asiste razón en cuanto a que las presentes actuaciones giran en torno a un reclamo fundado en un hecho originado en la actividad aeronáutica y, en consecuencia, resultan aplicables el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la ley de Defensa del Consumidor (conf., art. 63 de la Ley N° 24.240 y esta Cámara, Sala III, causa n° 8889/2017 del 26.11.2020 y MOSSET ITURRASPE, J.-WAJNTRAUB, J., “Ley de Defensa del Consumidor”, ed. Rubinzal Culzoni, 2008, p. 311); lo cierto es que ello no implica, como pretende la recurrente, negar la existencia de una relación de consumo. En rigor, se trata de rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica que específicamente rigen la cuestión en aquellos casos en los que existan previsiones puntuales al respecto. Ello, por cuanto el transporte aéreo no está completamente excluido de las previsiones contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor, sino que su aplicación es supletoria y limitada a aquellos supuestos no contemplados en el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales (conf., CSJN, Fallos: 314:1043; 321:802; 327:2722, esta Sala causas n° 5292/2019 “Gigena Eva Dolores c/Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/daños y perjuicios” del 08.02.2024; n° 4715/2017 “Díaz Luzuriaga Francisco Santiago c/Gol Linhas Aéreas S.A. y otros s/daños y perjuicios”, del 03.05.2022 y esta Cámara, Sala III, causa N° 7210/2011 del 28.06.2013).

Ahora bien, como ya lo mencioné, el asunto que nos ocupa versa sobre la cancelación de vuelos producida a raíz de la pandemia Covid-19, es decir, en hechos originados en la actividad aeronáutica (conf., contestación de oficio emitida por la Administración Nacional de Aviación Civil el 23.02.2023). Por ende, resultan aplicables las leyes propias de la materia, me refiero al Código





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

Aeronáutico y a los correspondientes tratados internacionales. Pero de ese plexo normativo especial cuya aplicación reclama la recurrente en su memorial de agravios de igual modo se desprende, como veremos seguidamente, la responsabilidad que le cabe por la falta de reembolso de las sumas abonadas por los accionantes.

Adentrándonos en la normativa aeronáutica, debo señalar que el caso bajo análisis no se halla específicamente contemplado en el Convenio de Montreal de 1999 sobre Unificación de Ciertas Reglas de Transporte Aéreo Internacional. Este instrumento, si bien establece distintos tipos de responsabilidad para el transportista y en su art. 19 contempla la responsabilidad por daños en caso de retraso, lo cierto es que no regula puntualmente los supuestos de cancelación de vuelos. No obstante, esta situación sí fue contemplada como fuente de obligación de resarcimiento para el transportista tanto en el Código Aeronáutico como así también en la Resolución N° 1532/98 (B.O. 10.12.1998) del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

En este sentido, el art. 150 del Código Aeronáutico establece que ***“si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho (...) a la devolución del precio del pasaje (...)”***. A tal determinación se adiciona lo dispuesto en la Resolución N° 1532/1998 (B.O. 10.12.1998) del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos que fijó las “Condiciones generales del contrato de transporte aéreo”. Allí, en lo que aquí nos interesa, el artículo 12 establece los derechos de los pasajeros indicando que, ante situaciones como la de autos, éstos pueden optar por el pedido de reembolso del dinero o por la re-programación de su vuelo. Asimismo, el art. 13 del mismo plexo normativo, referido a los reintegros o reembolsos, dispone en su acápite “b”, punto I) que cuando no se haya realizado ningún tramo del viaje, la cantidad a reembolsar será igual a la tarifa pagada por los consumidores. Ello, sin hacer distinción alguna respecto a la causa de la cancelación del vuelo.

De lo expuesto se desprende la obligación de Air Europa de restituir las sumas abonadas por los actores por la adquisición de los *tickets* aéreos frente a la cancelación de los vuelos. La extinción de la obligación motivada por caso fortuito o fuerza mayor no exime al deudor de la restitución de lo pagado (conf., art. 1732 del Código Civil y Comercial de la Nación) ni priva a los consumidores de su derecho de exigir el reembolso del costo de los pasajes.



En virtud de lo hasta aquí desarrollado, el abordaje del agravio referido a la incorrecta aplicación de la Ley N° 27.563 de Sosténimiento y Reactivación Productiva de la Actividad Turística deviene inoficioso.

**VII.-** A continuación, corresponde adentrarse en el rezongo vinculado al error en el que habría incurrido el *a quo* al disponer la restitución del monto abonado por la adquisición de los pasajes cuando aquélla ya había sido efectuada. Aclaro que la decisión del *a quo* de reconocer la suma a reintegrar según el tipo de cambio dólar MEP no fue objetada por la línea aérea, razón por la cual este Tribunal no se encuentra habilitado para ingresar en su análisis (arg. arts. 271 y 277 del C.P.C.C.N).

En primer término, me importa destacar que la defensa de la accionada para resistir el pago se funda, principalmente, en una desnuda y cerrada afirmación de haber realizado el reintegro. Con esa simple manifestación pretende trasladar la carga de la devolución del dinero a los actores en el entendimiento de que ellos debían probar no haber recibido el reembolso. Ahora bien, la demostración de este aspecto fáctico implicaría requerir a los accionantes la acreditación de un hecho negativo –esto es, la inexistencia del reembolso- y, desde esta perspectiva, cobra particular relieve la doctrina de la carga dinámica de la prueba (conf., MORELLO, Augusto, “Hacia una visión solidarista de la carga de la prueba”, ED-132-953).

En este sentido, si bien ambas partes tienen el deber de aportar al juicio todos los elementos necesarios para definir la viabilidad de las pretensiones en él ejercitadas, la demandada era la que se hallaba en mejores condiciones de aportar a la causa los elementos que permitieran discernir si había realizado la restitución de las sumas abonadas por los accionantes, tal y como expresa en su memorial de agravios, extremo que no aconteció.

Nótese que en el *sub lite*, la quejosa, al no contestar la demanda, no acreditó por medio alguno haber efectuado el reembolso. Tampoco probó haber realizado gestión alguna en torno a una posible devolución u otra alternativa razonable frente a la cancelación de los vuelos. Ha existido al respecto, de parte de la recurrente, orfandad probatoria en cuanto a haber actuado con la diligencia y buena fe que le es exigible como prestadora de transporte aerocomercial.

Sin perjuicio de la circunstancia apuntada y más allá de que el derecho de la línea aérea para cuestionar la sentencia no puede desnaturalizar los efectos de los reconocimientos que se derivan de la aplicación del art. 356, inc.





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

1° del Código Procesal relativo a los hechos pertinentes y lícitos invocados por los actores y a la documentación por ellos acompañada, ello no obsta a que deba meritarse la prueba producida en autos. La omisión de responder la demanda no significa que nos encontremos dispensados de examinar la procedencia de la acción, pues la condena debe fundarse en el ajuste de los hechos al derecho aplicable (conf., art. 163, incs. 5 y 6 y 164 del Código Procesal).

De la compulsa de las actuaciones surge que los accionantes acreditaron haber realizado las erogaciones para atender al pago de los billetes correspondientes a los vuelos N° UX42 -ida a Madrid- y N° UX41 -vuelta a Buenos Aires-. A las constancias documentales de las transferencias y *tickets* electrónicos emitidos por la línea aérea demandada, se adiciona la respuesta brindada por el Banco Santander Río en donde informó sobre las transferencias realizadas por los actores a la Cuenta N° 000-279572 de titularidad de Air Europa Líneas Aéreas S.A. (conf., DEO 8462735 -Oficio Comunicación- Banco Santander Río S.A. de fecha 01.02.2023 y documentación adjuntada al escrito inicial el día 29.04.2021). Hasta aquí se halla demostrado y acreditado que los boletos adquiridos por los actores fueron debidamente abonados.

Por su parte, la línea aérea esgrime haber realizado el reintegro solicitado por su contraria pero, como dije, no lo acreditó en modo alguno (arg. art. 377 del C.P.C.C.N.). Nótese que, recién en ocasión de expresar agravios, adjuntó una copia simple poco legible de un comprobante de transferencia a una cuenta del Sr. MONEA. Claro está, durante el pleito no pudo debatirse ni mucho menos corroborarse la autenticidad de esa intempestiva presentación, por lo que tampoco puede otorgarse a esta copia una presunción de verdad. A lo sumo, ésta sólo podría ser valorada como prueba de indicios, si estuviera avalada por otras probanzas de autos (conf., ARAZI, Roland, “La Prueba en el Proceso Civil”, Ediciones La Rocca, Buenos Aires, 1991, pág. 149), lo que no aconteció.

Al respecto, no puedo pasar por alto que la quejosa no remitió las constancias documentales que obraban en su poder y que le fueran requeridas mediante cédula por su contrincante (v. cédula electrónica librada el día 31.01.2023 y proveído de fecha 27.12.2022). Adviértase que se le solicitaron todos los instrumentos vinculados a la operación de venta de los *tickets* cuyo reembolso se reclama en el *sub lite* (v. ofrecimiento de prueba de la parte



actora, punto 14.B de la presentación del día 29.04.2021). Su remisión hubiera servido de soporte presuncional a sus pretensiones. Acompañarlas a este proceso, incluso, por imperativo de su propio interés no implicaba esfuerzo alguno. Máxime si pretendía probar haber realizado el reintegro reclamado oportunamente. Esta actitud no solo refuerza la carencia probatoria, sino que no puede valorarse en su beneficio (arg. art. 388 del Código Procesal; PEYRANO, J., “Carga de la prueba. Actualidad. Los nuevos conceptos de la imposición procesal y de la sujeción procesal”, J.A. 1992-iv-744 y MORELLO, A., “Hacia una visión solidarista de la carga de la prueba”, ED-132-953).

En esta instancia, ante la ausencia de comprobantes y de otros medios probatorios específicos que permitan inferir que realizó el reembolso de las sumas abonadas por los accionantes, no puedo dar por sentada su realización como pretende la quejosa. Insisto, a distinta solución podría haberse arribado en caso de que en la etapa procesal oportuna se hubiera comprobado que la línea aérea efectuó el reintegro debidamente, actividad probatoria que, de haberse concretado efectivamente el reembolso, sería de muy sencilla producción. Sin embargo, ello no ocurrió y las consecuencias de ese déficit deben ser imputadas a la parte interesada (art. 377 del C.P.C.C.N.).

**VIII.-** En cuanto al reconocimiento del daño moral, la línea aérea demandada se agravia de lo decidido pues entiende que los actores no probaron su existencia (conf., punto II, cuarto agravio, del memorial de fecha 06.11.2023).

Cabe señalar que, en materia contractual, el reconocimiento de una indemnización por ese concepto tiene carácter restrictivo y el Juez debe ponderar su procedencia en atención al hecho generador y a las particulares circunstancias del caso (arts. 1738 y 1740 del Código Civil y Comercial), siendo necesaria la constatación de padecimientos que hieren las afecciones legítimas de la víctima.

Le asiste razón a la quejosa al sostener justamente que, en casos como el presente, la existencia de este tipo de daño debe ser acreditado en debida forma. En efecto, no creo estar en presencia de un caso en el que la prueba del deterioro espiritual resulte innecesaria por ser inherente a la lesión padecida. Al respecto, no puedo pasar por alto que no se han aportado al *sub lite* elementos probatorios suficientes para fundar los dichos formulados en el escrito inaugural.





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

Luego de evaluar la escasa prueba rendida con la pauta que me suministra el art. 386 de la ley ritual, no considero demostrados padecimientos que justifiquen la procedencia de la indemnización reclamada por este concepto.

Para que proceda la reparación por el daño extrapatrimonial padecido debe tratarse de perturbaciones que excedan la mera contrariedad por la frustración de la relación convenida y esperada (conf., esta Cámara, Sala I, causa N° 7.170/01 del 20.10.05). Así pues, se ha señalado que el agravio moral no puede sustentarse en cualquier molestia causada por la insatisfacción de obligaciones contractuales (conf. Cámara Nacional Comercial, Sala B, 14 /03/83 “CILAM c/ IKA Renault”).

Nótese que los actores se limitaron a expresar que debieron cursar múltiples reclamos y aludieron a una falta de respuesta por parte de la accionada, empero ninguna prueba acompañaron para avalar que tal situación impactó en sus afecciones íntimas de una manera tal que deba ser compensada (arg. art. 377 del C.P.C.C.N. y art. 1744 del Código Civil y Comercial de la Nación). Por el contrario, de la lectura del intercambio de correos electrónicos adjuntados se advierte que la compañía aérea siempre respondió a sus solicitudes. Nótese que no estamos ante una cancelación imprevista y desprovista de causa, sino que obedeció a razones de fuerza mayor a raíz de la propagación del virus Covid-19. Además, lo que persiguen los demandantes es la devolución de las sumas abonadas, no la reprogramación de los vuelos cancelados para gozar del descanso y esparcimiento planeado (v. punto X del escrito de demanda). En el caso, entiendo que las molestias que pudieron haber padecido alguno de los accionantes con motivo de verse obligados a intercambiar una serie de correos electrónicos con Air Europa para elegir entre las opciones disponibles ante la cancelación de los vuelos producida por la propagación del Coronavirus Covid-19 no son, en esencia, diferentes a las que debe soportar una de las partes del contrato ante la inexecución de las obligaciones de la otra. Tampoco lo son los reiterados mensajes enviados para tomar conocimiento del estado de su reclamo una vez que optaron por el reembolso de las sumas abonadas. A diferencia de otros casos en los que el Tribunal pudo entender configurado el menoscabo moral, los demandantes no tuvieron que concurrir en varias oportunidades a las oficinas de la prestadora o formular múltiples reclamos vía telefónica sin obtener respuesta. Por lo demás, no pierdo de vista que quien envía los correos electrónicos, a juzgar por las constancias documentales adjuntadas, fue el Sr. MONEA, por lo que tales



diligencias no serían invocables por los restantes co-actores (v. documental anexa al escrito inaugural de fecha 29.04.2021).

En definitiva, no advierto configuradas circunstancias razonablemente idóneas y motivos suficientes para reconocer un daño indemnizable pues lo experimentado por los actores no excede las meras inquietudes o inconvenientes propios de cualquier contingencia provocada al perseguir el reintegro de una prestación en el marco de una relación contractual (conf. esta Sala, causa “Vargas de Braña” del 11.11.99, entre otras).

Por lo expuesto, corresponde admitir el agravio de la línea aérea y revocar lo decidido sobre este rubro en la anterior instancia.

**IX.-** Por último, me referiré a la limitación de responsabilidad invocada por la aerolínea que se encuentra prevista en el artículo 22 del Convenio de Montreal de 1999.

Al respecto, aprecio que la recurrente, en su memorial, sólo se limitó a solicitar su aplicación, pero sin brindar ningún tipo de explicación o explayarse al respecto. En este sentido, omitió indicar cuáles serían las consecuencias de su concreta aplicación al *sub lite* o en qué medida la perjudica su omisión. Ni siquiera esbozó en qué proporción el monto reconocido en el decisorio en crisis resulta superior a las limitaciones a la responsabilidad aplicables a la actividad aeronáutica. Tampoco explicó cómo debería ser modificada la sentencia atento a los principios que surgen del mencionado artículo. De este modo, queda a la vista que los argumentos genéricos expuestos no cumplen con la crítica concreta y razonada del pronunciamiento que exige el art. 265 del Código Procesal.

Ahora bien, más allá de la circunstancia apuntada y sin perder de vista que el transporte aéreo se funda en un régimen de responsabilidad limitado, que contiene un tope en la indemnización a percibir por el pasajero (conf., art. 144 del Código Aeronáutico y arts. 22 y 29 del Convenio de Montreal de 1999), lo cierto es que las limitaciones establecidas en el art. 22 del Convenio referido aluden a daños experimentados en el transporte aéreo internacional por muerte o lesiones de pasajeros, pérdida, destrucción o avería de carga o equipajes o retrasos. Así pues, resulta claro que el caso de autos –cancelación de los vuelos adquiridos por los accionantes- no se relaciona con ninguno de estos supuestos por lo que resulta improcedente la invocación del límite en la responsabilidad.

**X.-** En mérito a lo expuesto, voto por admitir parcialmente el recurso de apelación articulado por la parte demandada.





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

En consecuencia, propongo al Acuerdo:

I) Confirmar la sentencia apelada en lo que atañe al fondo de la cuestión y modificarla con relación al “daño moral”, el cual se desestima de conformidad con lo dispuesto en el Considerando VIII.

II) En cuanto a las costas de esta instancia, en atención al resultado del recurso, serán abonadas en un 75% por la aerolínea y la parte restante por los actores (arts. 68 y 71 del C.P.C.C.N.).

III) Una vez que sean regulados los honorarios correspondientes a la actuación profesional desarrollada en primera instancia, se fijarán los de Alzada.

### **La doctora Florencia Nallar dijo:**

I) Adhiero al relato de los hechos efectuado en el voto que antecede, así como también a la conclusión a la que se arriba respecto del reconocimiento del daño material y el rechazo del daño moral.

II) Ahora bien, en punto a la ley aplicable al caso de autos, estimo necesario efectuar las siguientes consideraciones.

Existen en el caso de autos dos hechos vinculados entre sí, cuyas implicancias jurídicas es necesario dilucidar. El primero de ellos es la cancelación de los contratos de transporte aéreo originales; el segundo, la conducta observada por la aerolínea con posterioridad respecto de los pasajeros afectados. A ese fin, precisaré el derecho aplicable.

En cuanto al primer hecho, cabe recordar que el Convenio de Montreal de 1999 sobre Unificación de Ciertas Reglas de Transporte Aéreo Internacional entró en vigor en el plano internacional el 4/11/03. Y si bien la República Argentina no lo ratificó, adhirió a él depositando el instrumento de adhesión el 16/12/09, habiendo entrado en vigor para nuestro país el 4/02/10. Por lo tanto, dicho instrumento internacional rige predominantemente el presente caso.

El referido Convenio es un tratado internacional de normas unificadoras de derecho material, procesal y jurisdiccional en el que se establecen distintos tipos de responsabilidad para el transportista. En lo que se refiere a las demoras que afecten al vuelo, el art. 19 de dicho Convenio contempla la responsabilidad del transportista por daños en caso de retraso en el transporte aéreo de pasajeros, salvo causales de exoneración, pero no regula explícitamente la cancelación de los vuelos. Sin embargo, este último supuesto fue contemplado como fuente de obligación de resarcimiento para el



transportista, incluso con sustento normativo en un bloque compuesto por disposiciones legales de fuente interna (art. 150 del Código Aeronáutico; Resolución ANAC N° 1532/98 y otras), adaptadas al caso tanto por la jurisprudencia como por la doctrina. La responsabilidad es subjetiva con causales de exoneración, por lo que la aerolínea no responde si acredita la diligencia, la culpa de un tercero que le es ajeno, el caso fortuito o la fuerza mayor.

Respecto del segundo hecho al que hice referencia, no puede perderse de vista que la ley 27.563 (B.O. 21/09/20) reconoció los derechos de los consumidores ante reprogramaciones y cancelaciones ocurridas como consecuencia de la pandemia por coronavirus COVID19. Su art. 27 dispone que las empresas de transporte, en cualquiera de sus modalidades, que se hubiesen visto afectadas o impedidas de prestar los servicios contratados con motivo de la pandemia por coronavirus COVID19, y cuyos servicios hubiesen sido contratados de manera directa, podrán ofrecer alternativamente a los usuarios las siguientes opciones: a) reprogramación de los servicios contratados, respetando la estacionalidad, calidad y valores convenidos, dentro de un período de doce meses posteriores al levantamiento de las medidas restrictivas de circulación adoptadas por el Poder Ejecutivo; b) entrega de *vouchers* de servicios para ser utilizados hasta doce meses posteriores al cese de las medidas de restricción, los cuales deberán brindar el acceso sin penalidades a equivalentes servicios contratados u otros que pudiera aceptar el cliente; c) reintegro del monto abonado por los servicios contratados mediante el pago de hasta seis cuotas iguales, mensuales y consecutivas con vencimiento la primera de ellas dentro de los sesenta días de recibida la solicitud de reembolso.

La aplicación de la norma al *sub examine* no ofrece duda alguna, ya que regula el derecho de los consumidores ante las reprogramaciones y cancelaciones de servicios por causas relacionadas –como en el presente caso– con la pandemia originada en el COVID19 (conf. ley 27.563, Título IV, art. 27, aplicable a las empresas de transporte, “en cualquiera de sus modalidades”; conf. esta Sala, causa N° 12.859/2021 del 29/12/21).

En el marco normativo descripto, no puedo dejar de recordar que el art. 63 de la ley 24.240 dispone que al contrato de transporte aéreo se le aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la Ley de Defensa del Consumidor. Y toda vez que las presentes actuaciones giran en torno a una demanda fundada en un hecho





Poder Judicial de la Nación

## CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

originado en la actividad aeronáutica, dicho extremo determina la aplicación de la ley específica de la materia, es decir, el Código Aeronáutico y los correspondientes tratados internacionales. Ocurre que cuando el supuesto sometido a decisión encuadra en las previsiones específicas de la ley especial, no existen razones valederas que, como principio, autoricen a descartarlas y apartarse de ellas (conf. Sala 3, causa N° 7.210/11 del 28/06/13).

Lo expuesto no implica negar la relación de consumo, sino – antes bien- rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica que específicamente regulan la cuestión. Dicho en otros términos, el transporte aéreo no está completamente excluido de las previsiones contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor, sino que la aplicación de esta última es supletoria y está limitada a aquellos supuestos no contemplados en el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales.

En definitiva, toda vez que en el supuesto bajo análisis existen previsiones específicas que rigen la cuestión, no cabe prescindir de la autonomía del derecho aeronáutico ni de las normas materiales de derecho internacional que lo rigen y que obligan a morigerar las soluciones de neto corte localista. En este orden de ideas, cuando el supuesto sometido a decisión encuadra – como en el caso- en previsiones específicas de una ley especial, no existen razones valederas que, como principio, autoricen a descartarlas y apartarse de ellas, por aplicación del principio de especialidad (conf. Sala 3, causa N° 23.558/18 del 2/07/21).

**III)** En cuanto a la aplicación del límite de responsabilidad, recuerdo que éste no puede ser decidido por el tribunal de oficio y debe ser introducido en la litis por la demandada. A fin de asegurar adecuadamente la contradicción, opuesta esa defensa, se debería dar traslado a la actora para que ésta exponga su pretensión y quede de ese modo acotada la controversia (conf. Sala I, causa N° 6.573/92 del 8/07/99; esta Sala, causa N° 6.131 del 14/10/88).

En estas condiciones, toda vez que el 13/12/21 se dio por decaído el derecho de la accionada de contestar la demanda, por no haberlo hecho oportunamente, mal puede invocar sólo en esta instancia de apelación la aplicación del límite de responsabilidad.

Dejo así expresado mi voto.

El Dr. Eduardo Daniel Gottardi, por razones análogas a las expuestas por el Dr. Alfredo Silverio Gusman, adhiere a su voto.



En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta Sala **RESUELVE:** I) Confirmar la sentencia apelada en lo que atañe al fondo de la cuestión y modificarla con relación al “daño moral”, el cual se desestima de conformidad con lo dispuesto en el Considerando VIII; II) En cuanto a las costas de esta instancia, en atención al resultado del recurso, serán abonadas en un 75% por la aerolínea y la parte restante por los actores (arts. 68 y 71 del C.P.C.C.N.) y III) Una vez que sean regulados los honorarios correspondientes a la actuación profesional desarrollada en primera instancia, se fijarán los de Alzada.

Regístrese, notifíquese y, oportunamente, devuélvase.

