

el verano La devolución del dinero abonado por la pasajera al adquirir un pasaje aéreo internacional debe ser realizada en dólares por parte de la aerolínea, aún cuando aquella hubiera abonado en pesos

el verano La devolución del dinero abonado por la pasajera al adquirir un pasaje aéreo internacional debe ser realizada en dólares por parte de la aerolínea, aún cuando aquella hubiera abonado en pesos el verano La devolución del dinero abonado por la pasajera al adquirir un pasaje aéreo internacional debe ser realizada en dólares por parte de la aerolínea, aún cuando aquella hubiera abonado en pesos Fuente: doc_01_2025_0046.html Partes: Gamboa Rocío Antonella c/ Latam Airlines Group S.A. s/ transporte aeronáutico Tribunal: Cámara Federal de Apelaciones de Mendoza Sala / Juzgado / Circunscripción / Nominación: A Fecha: 8 de agosto de 2024 Cita digital: dj153447153447153447 Voces: DAÑOS Y PERJUICIOS ? OBLIGACIONES EXPRESADAS EN DÓLARES ? AGENTE DE VIAJE ? TRANSPORTE DE PASAJEROS ? AERONAVEGACIÓN ? CONTRATO DE TRANSPORTE La devolución del dinero abonado por la actora al adquirir un pasaje aéreo internacional debe ser realizada en dólares por parte de la aerolínea, aún cuando aquella hubiera abonado en pesos. Cuadro de rubros indemnizatorios. Sumario: 1.- Resulta evidente que el uso y la costumbre respecto del contrato de transporte aéreo internacional es su estipulación en dólares; y es así, inclusive, cuando el comprador, intermediado en la operación por una agencia de viajes o en el pago por una tarjeta de crédito, paga en pesos a la agencia o a la tarjeta de crédito, porque en estos casos, la práctica es que la agencia o la entidad financiera que administra la tarjeta de crédito, con los pesos recibidos -deducidas las comisiones y cargos correspondientes- compran dólares en nombre del pasajero y abonan el servicio a la aerolínea en dólares, lo cual ratifica que el contrato de transporte aéreo internacional se estipuló en dólares y que la aerolínea en el caso debe devolver esa suma en dólares. 2.- Aún cuando haya sido una agencia de viajes la que emitió el billete de pasaje o ticket, lo cierto es que ello no quita que el contrato de transporte se celebró con la aerolínea, ya que, en tal caso, la emisión del ticket por parte de la agencia de viajes se hizo en nombre de aerolínea, por lo cual el pago en pesos que hizo la actora a la agencia responde al contrato innominado de intermediación de viajes celebrado con la agencia y dicho pago nada dice sobre la moneda en que se estipuló el precio del contrato de transporte aéreo, puesto que la compra del pasaje que la agencia hizo en nombre de la actora bien pudo ser en dólares. 3.- Corresponde rechazar el agravio de la aerolínea según el cual, habida cuenta de que la actora pagó a la agencia de viajes en pesos, deben restituírsele pesos y no dólares, como si aquello demostrara que el contrato de transporte aéreo fue estipulado en pesos, pues en el caso, pueden distinguirse dos contratos diferentes: uno es el que la actora celebra con la agencia de viajes para que esta le gestione la compra de un pasaje con las características que ella desea y por su intermediación, aparece un segundo contrato, el contrato de transporte aéreo entre el pasajero y la empresa aérea; en este último, la agencia de viajes no es parte contractual, sino mandataria de aquellos. 4.- Estando fuera de discusión que la demandada merece condena por incumplimiento del deber de restituir el precio del pasaje aéreo internacional pagado por la actora, conforme art. 150 del Código Aeronáutico y art. 12 de la res. 1532/1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, la declaración judicial de si ese precio fue convenido en dólares o en pesos determinará el monto del crédito y su modo de cuantificación, puesto que de ello depende la aplicación o no de los arts. 765 y 766 del CCivCom. Fallo: En Mendoza, reunidos en acuerdo los Señores Jueces de la Sala «A» de la Excm. Cámara Federal de Apelaciones de Mendoza, Dres. Juan Ignacio Pérez Curci, Manuel Alberto Pizarro y Gustavo E. Castiñeira de Dios, procedieron a resolver en definitiva estos autos N° FMZ 713/2022/CA1, caratulados: «GAMBOA, ROCIO ANTONELLA c/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. s/ TRANSPORTE AERONÁUTICO», venidos a esta Sala «A», provenientes del Juzgado Federal de Mendoza N°2, en virtud del recurso de apelación interpuesto en fecha 6 de julio de 2023 por el representante de la parte actora contra la resolución de fecha 6 de julio del mismo año, cuya parte dispositiva reza: «1°) HACER LUGAR PARCIALMENTE a la demanda deducida por Rocío Antonella GAMBOA en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A., y en consecuencia, CONDENAR a esa aerolínea a abonar en el plazo de diez (10) días hábiles judiciales, la suma de pesos ciento sesenta y nueve mil novecientos treinta y nueve (\$169.939) en concepto de daño material, daño moral, con más los intereses calculados en la forma establecida el considerando VII para cada uno de ellos. 2°) IMPONER las costas del proceso a la demandada vencida por resultar objetivamente perdedora (art. 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). 3°) REGULAR los honorarios de profesionales intervinientes de la siguiente manera: Por la parte actora vencedora, Para Constanza Farrugia, en el doble carácter, en la suma de \$270.732, equivalente a la cantidad de 14 UMAs. Por la parte demandada vencida: Para Ramiro Pontis Day, como apoderado, en la suma de \$77.352 equivalente a 4 UMAs; y para Juan Cruz Cardoso, como patrocinante, en la suma de \$193.380 equivalente a 10 UMAs. Para el perito informático, Ing. Mario O. Centeno, se fijan en la suma de \$77.352 equivalente a 4 UMAs. Para que el pago sea definitivo y cancelatorio, se deberá abonar la cantidad de moneda de curso legal que resulte equivalente a la cantidad de UMA fijadas en este resolutive, según su valor vigente al momento del pago (cfr. art. 51 de Ley 27423).» El

Tribunal se planteó la siguiente cuestión a resolver: ¿Debe modificarse la sentencia apelada? De conformidad con lo establecido por los artículos 268 y 271 Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (en adelante CPCCN), y artículos 4 y 15 del Reglamento de esta Cámara, se procedió a establecer por sorteo el siguiente orden de estudio y votación: Vocalías N° 1, 2 y 3. Sobre la única cuestión propuesta, el Señor Juez de Cámara, Dr. Gustavo E. Castiñeira de Dios, dijo: 1) La presente causa inicia en febrero de 2022, cuando Rocío Gamboa, por derecho propio, con el patrocinio letrado de Constanza Farruggia, promueve demanda por daños y perjuicios en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A. para que abone la suma \$ 420.000 y 600 dólares, y/o lo que en más o en menos resulte de la prueba a rendirse, en concepto de daño moral y patrimonial más intereses calculados desde el día en que ocurrió el hecho dañoso (21/08/2019), costas y costos hasta el momento de su efectivo pago. Expone que el 21/08/2019 adquirió un billete de avión para el día 03/12/2019 con destino final Nueva Zelanda por medio de la agencia Tokio Viajes de Mendoza. Narra que el 22/11/2019 su médico neurólogo le indica que no puede realizar ningún tipo de viaje debido a su estado de salud ya que padece pánico y epilepsia, razón por la que se dirige a las oficinas de LATAM, presenta el certificado médico y, a cambio, le entregan un ticket electrónico de pasaje abierto para que en el momento en que pudiera viajar, directamente se presentara en las mismas oficinas y adquiriera un billete, pagando la diferencia de costo en caso de corresponder. En febrero de 2020, se encuentra en condiciones de organizar un viaje más corto para el mes de julio y así no perder el pasaje ya adquirido, pero en el mes de marzo se cierran todas las fronteras a nivel mundial debido a la pandemia por Covid 19. Por esa razón (la pandemia), LATAM cierra sus oficinas y entonces se ve obligada a enviar un correo electrónico para solicitar el reembolso del pasaje. Funda el pedido en no tener conocimiento efectivo sobre si pudiese realizar el viaje y cuándo. Vía mail, LATAM le informa que tras verificar su reserva y comprobar que el ticket había sido emitido por una agencia de viajes debía comunicarse con dicha empresa para gestionar la solicitud. Efectuado el reclamo a la agencia de viajes ésta le informa que si bien por su intermedio se realizó la reserva, debía dirigirse a las oficinas de LATAM ya que su compra se había incorporado de manera inmediata a los sistemas directos de la aerolínea. Afirma que LATAM desconoció esa circunstancia y reiteró que la agencia donde adquirió el ticket era la que debía efectuar la devolución y no esa aerolínea. Sostiene, en definitiva, que LATAM se negó a devolver el precio abonado y tener todo tipo de responsabilidad a pesar de que cobró el pasaje, insinuando que la solución se la debía brindar la agencia de viajes a sabiendas de que la compra del pasaje ya no estaba en su sistema, dejándola, en consecuencia, totalmente desamparada y angustiada. Sigue diciendo que, más tarde, materializó un reclamo contra LATAM por intermedio de la COPREC -Servicio de Conciliación Previa en las Relaciones de Consumo- donde, nuevamente, pidió la devolución del dinero abonado por los pasajes. Destaca que en dicha oportunidad, el representante de la aerolínea, Dr. Sebastián García del Hoyo, informó que efectivamente la reserva se encontraba en los sistemas de LATAM y no en los de la agencia de turismo, y ofreció como solución a su reclamo dos opciones: la devolución directa del importe o la emisión de un «travel voucher» que podría ser canjeado por un pasaje en el transcurso de un año o por la devolución del dinero, opción que aceptó pero no se materializó. Insiste en que en todo momento manifestó que su única pretensión era el reembolso del precio abonado porque su situación tanto laboral como personal ya no era la misma que al momento de comprarlos, es decir, ya no disponía del tiempo ni del dinero para poder planificar un viaje, a lo que se sumó la inseguridad mundial que se vivía día a día por la pandemia. Señala que envió la totalidad de información solicitada por el representante de LATAM para que se emitiera el «travel voucher» y así formalizar el acuerdo, pero ello no ocurrió siendo varios los correos enviados por la conciliadora interviniente en busca de una respuesta. Finalmente, en fecha 24/11/2021, se comunicaron desde LATAM para informarle que la única opción que tenía era reprogramar un vuelo fijando fecha y destino, y abonar la diferencia en caso de corresponder hasta el 30/06/2022 aunque podía viajar con posterioridad a esa fecha, con lo que se cerró definitivamente la alternativa de la devolución del dinero. El 26/11/2021 se celebró la última audiencia en el ámbito de la COPREC dejándose constancia en el acta del fracaso de la conciliación, por lo que no tuvo otra opción que iniciar la presente demanda para resguardar sus derechos. Menciona la angustia y el desconcierto sufridos al recibir los mails de la aerolínea para que se pusiera en contacto con la agencia y, después, en el ámbito de la conciliación, cuando le dieron una opción que no se concretó. Reclama daño material y para cuantificarlo explica que al momento de comprar el pasaje su costo fue de 600 USD equivalente a \$40.770; sin embargo dado que por las normativas financieras vigentes en el país resulta muy difícil la adquisición de esa moneda, pide que al momento de dictar la sentencia, de no ser posible cumplir en la especie solicitada (dólares estadounidenses), se ordene abonar un monto en pesos que sea equivalente para la adquisición efectiva de esa moneda. En su defecto, se ordene el monto equivalente al del dólar llamado «solidario» o «ahorro», cuyo valor está compuesto por el precio del dólar «oficial», más impuesto PAÍS, más impuesto a las ganancias. Funda en los arts. 765 y 766 del CCCN. Asimismo peticiona daño moral por la suma de \$ 20.000 estimada a la fecha del hecho. Por daño punitivo reclama la suma de \$ 400.000 y/o lo que en más o menos se estime pertinente al momento de resolver. Entiende el daño punitivo como la suma de dinero que los tribunales mandan a pagar a la víctima de ciertos ilícitos que se suman a las indemnizaciones por daños y perjuicios realmente experimentados por el damnificado, que están destinados a punir graves inconductas del demandado y a prevenir hechos similares en el futuro. 2)

Conferido el traslado de la demanda, se presenta Ramiro Pontis Day, abogado, en representación de LATAM AIRLINES GROUP S.A. con el patrocinio letrado de Juan Cruz Cardoso. Solicita el rechazo de la demanda con costas. Señala que la parte actora reclama por daños contra su mandante por la falta de devolución del monto de los pasajes adquiridos con la agencia Tokio Viajes quien, en verdad, no emitió los billetes por no cumplir con las exigencias y condiciones requeridas por la IATA, haciéndolo la agencia mayorista Chasma Tours. Aclara que sólo las agencias de viajes que cumplan con determinadas exigencias de la IATA (otorgamiento de garantías, solvencia financiera, etc.) pueden emitir los pasajes aéreos. Aquéllas que no (como el caso de Tokio Viajes) envían los pedidos a las agencias mayoristas para que lo hagan (en el caso, Chasma Tours). Afirma que a pesar de haberle comunicado formal y fehacientemente a la actora en dos oportunidades que para obtener el reembolso debía dirigirse a la agencia emisora de los pasajes, decidió iniciar demanda reclamando a quien no corresponde la devolución. Hace referencia a la pandemia, a la injerencia del Estado en la autorización o cancelación de vuelos, a la normativa especial aeronáutica y su complementación con el Código Civil y Comercial de la Nación. También, concretamente, en lo que es de interés a la industria aerocomercial, a los decretos 260/20, 274/20, 313/20 y 297/20, la Resolución del Ministerio de Transporte 64/2020, la Resolución ANAC 144/20 y las múltiples normas adicionales, complementarias, modificatorias y conexas que han dispuesto restricciones a la actividad aerocomercial. Afirma que en el caso de autos, que versa sobre el supuesto incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional, y los efectos y las consecuencias de su rescisión por parte de los pasajeros, es aplicable el «Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal 1999? (el ») y, subsidiariamente, el Convenio Montreal» Código Aeronáutico Argentino (el «CAA»), la Resolución 1532/98 y/o en su caso el Código Civil y Comercial de la Nación (el «CCCN»). Invoca la Resolución 1532/98 y el art. 963 del CCCN. Considera que es evidente que LATAM no canceló el vuelo de la actora, y por ello, cualquier acusación relativa a la cancelación de vuelos debe ser desestimada. Habiendo solicitado la reprogramación del vuelo cuyos pasajes compró en una agencia, sólo Chasma Tours -en cuanto emisora de los pasajes- podía hacerlo. Explica que las condiciones de la tarifa abonada son informadas a las agencias de viaje que pueden consultarlas accediendo al canal de comunicaciones que tienen con las aerolíneas. A su vez, y como consecuencia de tomar conocimiento de las condiciones de la tarifa que venden, las agencias deben informar a los pasajeros de esas condiciones (período de validez, posibilidades de cambio o devolución, reintegro, reembolso, etc.) que tienen los pasajes emitidos. Considera llamativo que la actora sólo demande a LATAM. Analiza los mails intercambiados y destaca, como conclusión, que siempre se le hizo saber que esa aerolínea no hace devolución de ticket de agencia. Insiste en que le informó cómo y ante quién debía formalizar el pedido de reembolso de los pasajes, y que desconoce por qué motivo no quiso creerle a su mandante y sí a la agencia. Dice que, como será demostrado con la prueba informativa a IATA, sus diversos agentes (aerolíneas y agencias de turismo) están sometidos a sus propias reglas. Y sus reglas dicen que quien emite un pasaje aéreo es el único que tiene posibilidad de reprogramarlo, remitirlo, cancelarlo y/o reembolsarlo. Dedicó un capítulo completo a explicar el sistema de reembolso de los pasajes, la regulación específica y las condiciones tarifarias, destacando que el proceso siempre debe ser iniciado por la agencia emisora de los pasajes. Sin embargo, aclara que, en la especie, siendo que la agencia que emitió los pasajes es Chasma Tours, ella es quien eventualmente podía iniciar el procedimiento de reembolso en el sistema BSP de IATA y no LATAM. Señala que cualquier imputación vinculada a la reprogramación de los pasajes, a su reembolso y a cualquier supuesta información omitida en el marco de la relación contractual es responsabilidad exclusiva de Chasma Tours. Concluye afirmando que todo lo atinente a las reservas, emisión, reprogramación, cancelación y reembolso de pasajes solo puede ser administrado por el emisor de dichas reservas y pasajes que, en el caso, insiste, fue Chasma Tours, quedando así en claro que LATAM en todo momento actuó de conformidad con la normativa vigente y de buena fe. Entiende inaplicable al caso la ley de defensa del consumidor 24.240. En subsidio, destaca que la normativa aplicable a la actividad ha fijado límites a la responsabilidad del transportista aeronáutico y rechaza la indemnización pretendida, en especial, el daño moral estimado en \$20.000. Sostiene que las supuestas afecciones alegadas distan claramente de satisfacer los requisitos que la jurisprudencia ha considerado necesarios para la procedencia del daño moral (que sea cierto, real y efectivo; que se trate de un daño subsistente; que exista un interés legítimo del damnificado; y que exista una relación causal adecuada). También considera improcedente el daño punitivo calculado en \$400.000. Destaca que al efecto, inevitablemente, se invoca al art. 47 y/o 52 bis de la LDC puesto que es la única norma en nuestro ordenamiento jurídico que prevé tal sanción, lo que resulta inadmisibles. Cita doctrina y jurisprudencia. Expresa que aún en el hipotético supuesto de que la LDC fuera aplicable al caso, LATAM no ha incurrido en conducta alguna que amerite la aplicación de la sanción por daños punitivos. 3) El 6/7/23 se dicta la sentencia que viene aquí apelada, contra la cual se alza la actora. Al fundar su recurso, expresa los siguientes agravios. Como primer agravio, se quejó de que el juez considerara de aplicación supletoria el estatuto consumeril de la Ley 24240. Alegó que, para así concluir, el magistrado ponderó que el objeto del pleito se ciñe a los daños por falta de devolución de los pasajes cancelados en virtud de la pandemia, dejando de lado otras circunstancias de las que se desprende, según la actora, que es consumidora y que se debe aplicar el derecho del consumidor, a saber: Que compró los pasajes para realizar un viaje vacacional con su mejor amiga. Este

motivo, a su juicio, la coloca en la posición de consumidora en los términos de la ley 24240 y 1092 del Código Civil y Comercial de la Nación. Asimismo, afirmó que el juez tampoco consideró que la propia Latam reconoció la «competencia» (sic) de la Ley de Defensa del Consumidor al presentarse en las audiencias de conciliación de la COPREC (Servicio de Conciliación Previa en las Relaciones de Consumo). Criticó, en consecuencia, que el juez sometiera a la aerolínea a un régimen mucho más beneficioso a sus intereses. Luego, tras citar una parte de la sentencia en que se afirmó que las disposiciones y principios de la ley 24240 se aplican sólo en el supuesto de ausencia o insuficiencia de la norma principal, la apelante alegó que estamos frente a un supuesto de insuficiencia. Ello así porque el juez aplicó el art. 150 del Código Aeronáutico, que prevé el reembolso para casos de interrupción o no realización del viaje, y aquí el vuelo no se interrumpió ni se canceló -dijo la actora- sino que, atento a la imposibilidad de tomar un avión por epilepsia, Latam en forma directa le entregó un nuevo ticket electrónico de pasaje abierto. La recurrente adujo que lo hizo a sabiendas de que, luego, ante cualquier inconveniente, habría de responder al cliente que debe dirigirse a las oficinas de la agencia. Posteriormente, la aerolínea se sometió a las conciliaciones en el ámbito de la COPREC, a sabiendas de que, luego, en un eventual juicio, desconocería su aplicación. En ese ámbito ofreció alternativas para después retirarlas. Entonces -concluyó la recurrente- estas actitudes de LATAM no están previstas en el art. 150 del Código Aeronáutico, por lo que estamos ante una insuficiencia de él y debe aplicarse supletoriamente la Ley 24240. Remató diciendo, con cita de doctrina y jurisprudencia, que la Ley 24240 se aplica no sólo en situaciones no contempladas por el Código Aeronáutico sino también cuando éste lo hace en forma incompleta o cuando se vulneran derechos constitucionales de usuarios y consumidores. En otro orden de ideas, criticó que el juez afirmara que no niega la relación de consumo sino que rechaza el desplazamiento de las normas aeronáuticas. Arguyó que, aunque el a quo reconoce la relación de consumo, la aparta de los principios constitucionales consagrados en el art. 42 de la Constitución Nacional. Manifestó que la demandada no protegió la seguridad ni los intereses económicos de la actora, ni otorgó información adecuada y veraz, ni le dispensó un trato equitativo y digno, como manda el citado art. 42. Adujo que mantuvo una postura contradictoria al principio de buena fe, que «le tomó el pelo» haciendo que enviara mails, hiciera reclamos ante la COPREC, tuviera que contratar un escribano para incorporar los mails enviados por ella y un abogado para la interposición de la demanda. Afirmó que nunca le dieron a conocer las opciones que contempla la Ley 27563, lo que configura una violación a la obligación de otorgar información adecuada y veraz. Concluyó el razonamiento diciendo que, si Latam no hubiera podido efectivizar el reembolso por un motivo ajeno a él, ella consentiría la aplicación lisa y llana del Código Aeronáutico. Pero, debido al abuso de la posición dominante de Latam, a que nunca le ofreció una propuesta seria, especulando con el tiempo, y con la inflación, resulta insuficiente la aplicación de aquel cuerpo legal y solicita la de la normativa de consumo. Como segundo agravio, criticó que el juez le reconociera un crédito de \$40.770, más intereses a la tasa pasiva promedio del Banco Central de la República Argentina, con el fundamento de que el art. 767 y siguientes prevén la adición de intereses para compensar la privación del capital. En tal sentido, arguyó, en primer lugar, que el sentenciante pasó por alto que el ticket electrónico emitido por LATAM está cotizado en dólares, ya que se visualiza: «Base: USD 600.00», en coincidencia con lo reclamado en la demanda. En segundo lugar, alegó que la adición de intereses no compensa la privación del capital ya que, con ella, el monto de condena asciende a \$111.095, el cual representa entre un 25% y un 30% de lo que abonó en 2019, según se los cotice al valor del dólar «CCL» (Contado con liquidación) de \$762, o al valor del dólar solidario, a \$603,07. Agregó que, si se tiene en cuenta el valor de un pasaje de idénticas características al día del recurso -5 de setiembre de 2023-, que asciende a U\$S 1.707 dólares según print de pantalla que copió, incluso el valor reclamado de USD 600 más intereses del 12% anual es irrisorio. Por lo expuesto, consideró que, de confirmarse el temperamento de primera instancia, se estaría violando el principio de reparación plena del art. 1740 del Código Civil y Comercial de la Nación. Citó jurisprudencia. En consecuencia, solicitó a esta Cámara que se ordene a Latam abonar el valor actual de un pasaje con destino Santiago de Chile-Nueva Zelanda o, en su defecto, la suma de USD 600 dólares más intereses al 12% anual. Como tercer agravio, impugnó la indemnización por daño moral que el juez fijó en la suma de \$50.000. Alegó que el rubro está por demás probado con las declaraciones de la testigo Mosca Hidalgo, que transcribió. Reiteró las vicisitudes de su reclamo antes de la acción judicial. Consideró que la suma de \$50.000 es insuficiente y solicitó que se eleven a \$100.000. En el cuarto y último agravio, criticó el rechazo del daño punitivo fundado por el juez en la inaplicabilidad de la ley 24240 sobre ese punto frente a la aplicación del Convenio de Montreal de 1999, que prohíbe el daño punitivo. Al respecto, la recurrente se remitió a lo desarrollado en su primer agravio sobre la aplicabilidad de la Ley de Defensa del Consumidor. Asimismo, desarrolló los requisitos que la doctrina señala para que sea procedente el daño punitivo y expuso extensas consideraciones sobre por qué se encuentran cumplidos en este caso, a su criterio, a las cuales me remito en mérito de la brevedad. 4) Que, corrido el traslado de la apelación, fue contestado por la demandada con argumentos que se tienen presentes sin transcribir. 5) Que, ingresando al examen de la apelación, considero que corresponde acogerla parcialmente por las siguientes razones. El primer agravio se analizará junto con los otros tres. Ello así porque, en él, la actora abunda en consideraciones para sostener que son aplicables las normas de derecho del consumidor pero no puntualiza sino en los otros agravios en qué y cómo pretende, con dicha

aplicación, modificar la decisión del a quo.6) Que, en el segundo agravio, se queja de que el juez haya reconocido un crédito de \$40.770 más intereses. Esgrime dos argumentos. Por un lado, que el ticket abierto emitido por Latam está cotizado en dólares, de conformidad con lo reclamado en la demanda. Por otro lado, que ello viola el principio de reparación plena (art. 1740 del CCyC), dado que la condena representa entre un 25% y un 30% del importe reclamado en dólares -USD 600- y mucho menos aun del valor de un pasaje de similares características a la fecha del recurso -USD 1707-. En base a ello, pidió que se ordene pagar el valor actual de un pasaje de Santiago de Chile ? Nueva Zelanda o, en su defecto, la suma de 600 USD más intereses al 12% anual. El agravio debe ser acogido parcialmente. No procede la pretensión de que se pague el valor actual de un pasaje Santiago de Chile ? Nueva Zelanda porque ella no fue incluida en la demanda, motivo por el cual no puede ser planteada ante esta Alzada (cfr. art. 271 y 279 del CPCCN). Sí procede, en cambio, la pretensión de que se pague la suma de 600 USD que, a diferencia de la anterior, sí fue demandada en el escrito inicial. Pero no con una tasa del 12% anual, sino del 8% anual. Todo ello, por los siguientes fundamentos.7) La actora, al interponer la acción, relató que el 21 de agosto de 2020 compró el pasaje en cuestión por intermedio de la agencia de viajes Tokio Viajes. Acompañó copia del recibo de esta empresa de dicha fecha, por la suma de \$40.770 (ver escrito de «Prueba» acompañado junto con la demanda, pág. 3). Continuó diciendo que, debido a un diagnóstico de epilepsia, el médico le indicó no tomar vuelos y, por eso, se dirigió a las oficinas de LATAM, donde le emitieron un ticket electrónico de pasaje abierto. Acompañó imagen de pantalla del ticket, donde, en una parte de él, se lee (ver pág. 4 de escrito de prueba): A partir de esas premisas fácticas y probatorias, la actora pretendió, en el objeto de la demanda, el pago de la suma de USD 600; pero, al explayarse sobre el rubro «daño material» en el capítulo VII, punto A, de la demanda, propuso que, alternativamente, se condene a su equivalente en pesos conforme la cotización del «dólar solidario». Lo fundó en el artículo 766 del Código Civil y Comercial, que -dijo la actora- «obliga a entregar al deudor la cantidad de especie designada (en este caso de dólares)», y en el artículo 765, que admite el pago del equivalente en pesos (ver capítulo IV y VII, punto A, de la demanda). En resumen, concluyo que la actora consideró que la obligación que la unía con la aerolínea era una obligación en moneda extranjera y, en base a esa calificación, solicitó la devolución del precio en dólares o su equivalente en pesos, en virtud de lo normado por los arts. 765 y 766 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. La aerolínea accionada, al contestar demanda, negó que sea aplicable a la pretensión indemnizatoria la normativa sobre obligaciones en moneda extranjera (v. negativas N° 36 y 37 de la contestación de demanda). Alegó: «Más allá de ello, inexplicablemente, la demandante pretende ?transformar' la transacción realizada ?dolarizándola'. La actora pagó, tal como surge del recibo acompañado por Tokio Viajes, en moneda nacional, por lo tanto el monto a devolver debe ser efectivizado en moneda nacional. No se entiende/justifica bajo ninguna normativa vigente que un pago realizado en pesos deba ser devuelto en montos equivalentes en moneda extranjera.» (v. pág. 34 de la contestación de demanda). La cuestión de si la operación fue en moneda extranjera o en moneda de curso legal es determinante. Ello así porque, estando fuera de discusión -y viene firme ante esta Alzada- que la demandada merece condena por incumplimiento del deber de restituir el precio del pasaje pagado por la actora, conforme art. 150 del Código Aeronáutico y art. 12 de la Resolución 1532/1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, la declaración judicial de si ese precio fue convenido en dólares o en pesos determinará el monto del crédito y su modo de cuantificación, puesto que de ello depende la aplicación o no de los artículos 765 y 766 del Código Civil y Comercial, pretendida por la actora. Sin embargo, advierto que el juez de grado no trató esta cuestión controvertida. Al no aplicar los preceptos mencionados y ordenar la devolución de los \$40.770 pesos que la actora había abonado a la agencia de viajes, supuso que se trataba de una operación en moneda nacional sin fundamentarlo, puesto que no argumentó sobre ello ni valoró la prueba del ticket de pasaje abierto que podía ser favorable a la tesis de la actora. Así las cosas, y visto el agravio de la actora sobre este punto que habilita la jurisdicción de esta Alzada, a continuación ingresaré en esta cuestión controvertida.8) Corresponde emitir una declaración judicial acerca de si, en el contrato de transporte aéreo internacional que protagonizó la actora, el precio fue estipulado en dólares o en pesos. En primer lugar, diré que no es atendible el argumento de Latam Airlines Group SA según el cual, habida cuenta de que la actora pagó a la agencia de viajes en pesos, deben restituírsele pesos y no dólares, como si aquello demostrara que el contrato de transporte aéreo fue estipulado en pesos. Es que, en el caso, pueden distinguirse dos contratos diferentes. Uno es el que la actora celebra con la agencia de viajes para que esta le gestione la compra de un pasaje con las características que ella desea. En virtud de este contrato, la agencia de viajes actúa como una intermediaria entre su cliente y la aerolínea. Interviene ante la aerolínea en nombre del pasajero y, si emite el billete de pasaje o ticket, lo hace en nombre de la aerolínea. Actúa como mandataria, no en nombre propio. Por su intermediación, aparece un segundo contrato, el contrato de transporte aéreo entre el pasajero y la empresa aérea. En este último, la agencia de viajes no es parte contractual, sino mandataria de aquellos. Las partes contractuales son el pasajero y la aerolínea. Estas afirmaciones encuentran respaldo en lo que dispone la normativa especial y en lo que ha declarado la jurisprudencia en casos similares. Así, respecto de la normativa, cabe citar la Resolución 1532 /1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, que aprobó las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo. El art. 1 de esas

condiciones define el billete de pasaje en estos términos: «documento titulado 'billete de pasaje y control de equipaje' que constituye un título legal del contrato de transporte aéreo celebrado entre el pasajero y el transportador que habilita, entre otros documentos de transporte, el traslado de aquél y su equipaje y puede ser emitido por o en nombre del transportador y que incluye las condiciones del contrato, avisos, cupones de vuelo y del pasajero y otros a ser utilizados por el transportador.» (negrita añadida). A su vez, el art. 3, inc. a) de esas condiciones, dice: «ARTICULO 3º.- DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.a) La prueba del contrato de transporte aéreo, en adelante contrato, es el billete de pasaje, documento de transporte u otro medio idóneo emitido por el transportador o su agente autorizado.» (negrita añadida). Estas disposiciones, que, por ser normas indisponibles, integran el contrato de transporte celebrado por la Sra. Gamboa (cfr. art. 964, inc. a, del Código Civil y Comercial), indican que dicho contrato tiene como partes a ella como pasajera y al transportador, Latam Airlines Group SA. Por otro lado, indican que, cuando el billete de pasaje no lo emite directamente el transportador, quien lo hace -por caso, una agencia de viajes- es un agente autorizado que actúa en nombre del transportador. Así las cosas, queda claro que, aun cuando haya sido una agencia de viajes la que emitió el billete de pasaje o ticket -tal como afirmó la demandada al contestar demanda, pero no probó cierto es que ello no quita que el contrato de transporte se celebró con la aerolínea, ya que, en tal caso, la emisión del ticket por parte de la agencia de viajes se hizo en nombre de aerolínea. La jurisprudencia también respalda este entendimiento. Así, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I, en un reciente fallo del 18 de abril de 2024, dijo: «tanto la jurisprudencia como la doctrina han reconocido que el agenciero de viajes sólo constituye un mero intermediario del contrato que se celebra directamente entre usuario y transportista. En tal carácter, la empresa aérea asume la responsabilidad por los actos de los agentes de viajes, mediante la figura del mandato, ya sea expreso o tácito y quedan por tanto, obligados a ejecutar el contrato celebrado por intermedio de su representante (cfr. CNCCFed., Sala 3, causa n° 9259/92 del 10.12.93 y esta Sala, causa n° 6855/15 del 18.10.16).» «En este orden de ideas, este Tribunal -en una causa análoga a la presente- señaló que la agencia de viajes, en principio, asume la obligación de gestionar la compra de pasajes aéreos y de ofrecerlos al cliente en un determinado marco de condiciones que el consumidor estima conveniente. Ello significa que la parte actora y la agencia -en el caso, Despegar- no se han vinculado a través de un contrato de transporte aéreo y que, por tal motivo, no resulta aplicable la remisión que efectúa al art. 63 de la ley 24.240. El negocio jurídico consensuado entre una agencia de viajes y su cliente no es precisamente un contrato de transporte aéreo, sino que ésta se compromete a gestionar la compra de los pasajes aéreos bajo determinadas condiciones que acuerda con su cliente. Esto se ve corroborado por las disposiciones de la ley 18.829 y su decreto reglamentario n° 2182 /72 (B.O. del 26.4.1972), que regulan la actividad de las agencias de viajes y turismo y establecen entre sus funciones la intermediación en la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero (conf. art. 1º, inc. A de la ley citada) (cfr. esta Sala, causa n° 5660/13 del 4.2.21, y sus citas).» (autos CCF 19615/2022, caratulados «GONZALEZ CUETO, NICOLAS Y OTRO c/ DESPEGAR.COM.AR SA Y OTRO s/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO»). Sentada la existencia de dos contratos diferentes, resulta que el pago en pesos que hizo la actora a Tokio Viajes responde al contrato innominado de intermediación de viajes celebrado con la agencia. Dicho pago nada dice sobre la moneda en que se estipuló el precio del contrato de transporte aéreo, puesto que la compra del pasaje que la agencia hizo en nombre de la actora bien pudo ser en dólares. 9) Ahora bien, si el recibo del pago de la agencia Tokio Viajes nada dice sobre el punto controvertido bajo examen, cabe preguntarse si el billete de pasaje o ticket acompañado por la actora arroja luz al respecto, ya que ella lo invoca como prueba. Dicho billete, conforme los artículos 1 y 3, inc. a) de la Resolución 1532/1998 arriba transcriptos, es el documento que instrumenta el contrato de transporte aéreo. Me permito volver a copiar la imagen del ticket electrónico que acompañó la actora, en la parte pertinente: El ticket es de difícil interpretación dado que contiene siglas y abreviaturas cuyo significado no está explicitado y, en muchos casos, se desconoce. Hay algunos elementos del ticket que podrían llevar a pensar que el contrato se celebró en pesos. Así, donde dice: «Total: ARS 38294.70 Eqv: ARS34200.00» y, más abajo: «Forma de pago FOP: CASH 38294.70». Sin embargo, otros elementos indican con mayor fuerza de convicción que la tarifa fue estipulada en dólares. Así, en el ticket se lee: «Base: USD 600.00». Pero, además, más abajo, dice: «Construc. Tarifaria SCL LA AKL KE SEL Q SCLSEL345.00 M255.00 NUC600.00 END ROE1.000000». La expresión «Construc. Tarifaria» sin duda significa «construcción tarifaria», puesto que similar expresión utiliza la Resolución 1532/1998 al hablar de la tarifa aplicable al transporte internacional, en el primer párrafo del art. 6, inc. b), que reza: «b) TARIFAS APLICABLES EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL: Las tarifas aplicables a cualquier tipo de transporte aerocomercial, son aquellas registradas, por o en nombre del transportador, a la autoridad competente, o, si no son publicadas, construidas de acuerdo con las regulaciones del transportador.» (negrita añadida). Así, la leyenda que sigue al título «Construc. Tarifaria» se refiere a cómo está construida la tarifa. Esa leyenda contiene una serie de siglas y, entre ellas, varias cifras numéricas. La primera cifra es «345.00», la segunda es «255.00» y la tercera es «600.00», que equivale a la sumatoria de las dos anteriores. Además, esta tercera cifra es la misma que está consignada en moneda dólar más arriba en el ticket, donde dice: «Base: USD 600.00». Ergo, podemos concluir que, aunque ignoremos el significado de las siglas que contiene la

leyenda sobre la construcción de la tarifa, su interpretación más probable es que la tarifa es de USD 600 dólares, construida con dos elementos, uno de USD 345 dólares y otro de USD 255 dólares.10) Ahora bien, aunque esta es la interpretación más probable, no paso por alto que el ticket es de difícil entendimiento por contener siglas y abreviaturas de significado desconocido. Es necesario acudir a otros elementos de convicción. La ley civil aporta la solución al indicar cómo proceder para integrar o interpretar un contrato cuando en este se omitió o no es claro el sentido y alcance de alguna obligación contractual. Recuerdo aquí que el ticket es el documento que instrumenta el contrato de transporte aéreo y padece la oscuridad que la ley civil indica cómo resolver. Para el caso de omisión en el contrato, el art. 964 del Código Civil y Comercial prescribe cómo integrarlo: «Integración del contrato. El contenido del contrato se integra con: a. las normas indisponibles, que se aplican en sustitución de las cláusulas incompatibles con ellas; b. las normas supletorias; c. los usos y prácticas del lugar de celebración, en cuanto sean aplicables porque hayan sido declarados obligatorios por las partes o porque sean ampliamente conocidos y regularmente observados en el ámbito en que se celebra el contrato, excepto que su aplicación sea irrazonable» (negrita añadida). A su vez, cuando el supuesto no es de omisión sino de oscuridad -como sucede en el caso de marras- el artículo 1063 del Código Civil y Comercial, primer párrafo, que prescribe: «Significado de las palabras. Las palabras empleadas en el contrato deben entenderse en el sentido que les da el uso general, excepto que tengan un significado específico que surja de la ley, del acuerdo de las partes o de los usos y prácticas del lugar de celebración conforme con los criterios dispuestos para la integración del contrato» (negrita añadida). He resaltado las partes que hacen referencia a los usos y costumbres porque ellas son las que, en este caso, esclarecerán la oscuridad que ostenta el ticket de viaje. Considero evidente que el uso y la costumbre respecto del contrato de transporte aéreo internacional es su estipulación en dólares. Y es así, inclusive, cuando el comprador, intermediado en la operación por una agencia de viajes o en el pago por una tarjeta de crédito, paga en pesos a la agencia o a la tarjeta de crédito. Porque, en estos casos, la práctica es que la agencia o la entidad financiera que administra la tarjeta de crédito, con los pesos recibidos -deducidas las comisiones y cargos correspondientes- compran dólares en nombre del pasajero y abonan el servicio a la aerolínea en dólares. Lo cual ratifica que el contrato de transporte aéreo internacional se estipuló en dólares. Para demostrar estas aseveraciones, basta con exponer la regulación que trae la Ley 27541 en cuanto crea el Impuesto Para una Argentina Inclusiva y Solidaria (PAIS). Aclaro que dicho impuesto no gravó la compra de la Sra. Gamboa porque el ticket fue emitido antes de su entrada en vigencia, el 21 de agosto de 2019. Solo lo traigo a colación para demostrar las afirmaciones del párrafo anterior acerca de los usos y costumbres vigentes. El art. 35 de la ley 27541 dice, en lo pertinente: «Artículo 35.- Establécese (.) un impuesto que se aplicará en todo el territorio de la Nación sobre las siguientes operaciones: (.) b) Cambio de divisas efectuado por las entidades financieras por cuenta y orden del adquirente locatario o prestatario destinadas al pago de la adquisición de bienes o prestaciones y locaciones de servicios efectuadas en el exterior, que se cancelen mediante la utilización de tarjetas de crédito, de compra y débito comprendidas en el sistema previsto en la ley 25.065 y cualquier otro medio de pago equivalente que determine la reglamentación, incluidas las relacionadas con las extracciones o adelantos en efectivo efectuadas en el exterior. Asimismo, resultan incluidas las compras efectuadas a través de portales o sitios virtuales y/o cualquier otra modalidad por la cual las operaciones se perfeccionen, mediante compras a distancia, en moneda extranjera; (.) d) Adquisición de servicios en el exterior contratados a través de agencias de viajes y turismo -mayoristas y /o minoristas-, del país. e) Adquisición de servicios de transporte terrestre, aéreo y por vía acuática, de pasajeros con destino fuera del país, en la medida en la que para la cancelación de la operación deba accederse al mercado único y libre de cambios al efecto de la adquisición de las divisas correspondientes en los términos que fije la reglamentación.» (negrita añadida). La norma regula y grava, pues, una práctica comercial corriente, que es la adquisición de servicios de transporte aéreo internacional en dólares y la compra de esa divisa por parte de una agencia de viajes o una entidad financiera administradora de una tarjeta de crédito, en nombre del pasajero, con el fin de abonar el servicio en dólares, que es la moneda del contrato. En otras palabras, la regulación transcrita demuestra que es una práctica internacional que los contratos de transporte internacional sean estipulados en dólares y que el comprador que opera a través de una agencia de viajes o paga a través de una tarjeta de crédito puede pagar en pesos y la agencia o la entidad financiera comprará dólares en su nombre para abonar el servicio a la aerolínea en dicha moneda. La jurisprudencia es conteste en este entendimiento, al declarar: «los usos y costumbres de las prácticas comerciales surge que los pasajes aéreos ? se venden a valor dólar.» (Cód. Com. art. 218 inc. 6).» (cfr. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, sala D, sentencia del 14/09/2005, en autos «Prestaciones de Transporte y Turismo S.R.L. c. Topky S.A.», Cita de La Ley Online: TR LALEY AR/JUR/4863/2005). En suma, por los argumentos expuestos, concluyo que los usos y costumbres sobre contrato de transporte aéreo internacional ayudan a esclarecer la oscuridad que padece el ticket de la actora en esta causa, en el sentido de que el contrato fue estipulado en dólares.11) Los argumentos expuestos son suficientes, a mi criterio, para concluir que el contrato fue estipulado en dólares y, en consecuencia, hacer lugar al agravio de la actora que pretende la devolución de USD 600. No es necesario, por ende, ingresar a analizar el argumento referido a la violación del principio de reparación plena. Tampoco es necesario analizar la aplicabilidad de normas o principios del consumidor en lo que a este asunto

refiere porque con la aplicación del derecho común resulta procedente el agravio. Ahora bien, la tasa de interés debe ser, a mi juicio, del 8%, no del 12%, porque es la que este tribunal ha usado en otros casos en que ha tenido que establecer una tasa de interés sin escoria inflacionaria (v.gr.caso «MIRANDA Y OTRA», autos FMZ 23046441/2010/CA1, sentencia del 06/11/2020).12) El tercer agravio, en que se queja del monto otorgado por daño moral, es a mi juicio improcedente. Entiendo que el juez ha justipreciado adecuadamente la entidad del daño moral y su cuantificación ha sido correcta. No puedo dejar de considerar que, en materia de indemnización de daños por incumplimiento contractual, la procedencia del daño moral es de carácter restrictiva, sin que pueda sustentarse en cualquier molestia causada por la insatisfacción de obligaciones contractuales, dado que -de ordinario- lo que resulta afectado en el ámbito contractual no es más que el interés patrimonial (cfr. Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I, sentencia del 12/10/2023 dictada en autos CCF 6757/2020/CA1, caratulados «Reinaldo, María del Carmen c/Despegar Com Ar y otro s/ devolución de pasajes»). Desde este punto de vista, juzgo que la indemnización concedida por el juez es ajustada a derecho y debe ser confirmada.13) Que, finalmente, el agravio contra el rechazo del daño punitivo debe ser desestimado. La recurrente no desvirtúa el fundamento dado por el magistrado, consistente en que el art. 29 del Convenio de Montreal de 1999, aplicable al caso, los prohíbe, y desplaza la aplicación del art. 52 bis de la Ley 24240, por disposición expresa del art. 63 de esta última ley, que manda aplicar prioritariamente los tratados internacionales en materia de derecho aeronáutico.14) Que las costas se imponen en el orden causado atento al acogimiento parcial del recurso (cfr. art. 71 del CPCCN). Atento a que se modifica la condena, debería adecuarse los honorarios regulados en primera instancia (cfr. art.279 del CPCCN). Sin embargo, deberá ser el juez de primera instancia quien proceda a una nueva regulación conforme a la nueva condena, dado que los honorarios y su base regulatoria deben determinarse en pesos y la condena es en dólares, por lo que es necesario un cálculo de la base regulatoria que excede la jurisdicción apelada de esta Cámara. Los honorarios de esta Alzada los propongo en un (%) de lo que regule oportunamente el señor juez a quo para la primera. Deberá él proceder a determinar la suma, en moneda de curso legal y en UMA, cuando existiere base cierta (arts. 30 y 51 de la ley 27423). Por todo lo expuesto, voto por la afirmativa a la única cuestión propuesta. Es mi voto. Sobre la única cuestión propuesta, el Señor Juez de Cámara, Dr. Juan Ignacio Pérez Curci dijo: Que adhiero al voto de mi distinguido 1.- colega de Sala preopinante, excepto en cuanto regula honorarios de esta Alzada. Es que entiendo que corresponde diferir la regulación de honorarios para cuando sean determinados los de primera instancia. Ello así porque la ley arancelaria aplicable a ellos, N° 27423, establece bajo pena de nulidad su determinación en pesos y UMAs (cfr. art. 51), y ello recién será posible una vez determinados los honorarios de primera instancia. Sobre la única cuestión propuesta, el Señor Juez de Cámara, Dr. Manuel Alberto Pizarro dijo: 1.- Que adhiero al voto del Dr. Gustavo Enrique Castiñeira de Dios, con la disidencia parcial que efectuó el Dr. Juan Ignacio Pérez Curci. En virtud de lo expuesto, por mayoría, SE RESUELVE: 1) HACER LUGAR PARCIALMENTE al recurso de apelación deducido por la actora en fecha 7 de julio de 2023 y, en consecuencia, modificar el dispositivo N° 1 de la sentencia del día 6 del mismo mes y año, que quedará redactado de la siguiente manera:»1°) HACER LUGAR PARCIALMENTE a la demanda deducida por Rocío Antonella GAMBOA en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A., y en consecuencia, CONDENAR a esa aerolínea a abonar en el plazo de diez (10) días hábiles judiciales, la suma de dólares seiscientos (USD 600) en concepto de daño material, más interés del 8% anual desde el 19/06/2020 hasta el efectivo pago, con más la suma de pesos cincuenta mil (\$50.000) en concepto de daño moral, más los intereses calculados en la forma establecida el último párrafo del considerando VII.»; y revocar su dispositivo N° 3 y proceda el a quo a efectuar nueva regulación de honorarios por lo expuesto en el considerando N° 14 . 2) IMPONER las costas de la presente instancia por su orden (art. 71 del CPCCN). 3) Diferir la regulación de honorarios para cuando sean determinados los de primera instancia. Protocolícese. Notifíquese. Publíquese.