



Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Carrera: Abogacía

“El contrato de transporte aéreo en la República Argentina”

Alumna: María Asunción Mackena
Tutora: Dra. Verónica Castro

Título a obtener: Abogada.
Año: 2021

Índice

Introducción	3
Antecedentes	4
Marco Teórico	6
Hipótesis de trabajo	11
Objetivos	12
Generales	12
Específicos	12
Índice tentativo	12
Capítulo 1	14
1. Concepto de Derecho Aeronáutico	14
1.1. Principios de la materia	15
1.2. Autonomía de la materia.....	16
1.3. Fuentes del Derecho Nacional e Internacional que rigen la materia.....	17
2. El contrato de transporte aéreo de personas. Concepto.....	19
2.1. Antecedentes Legislativos.....	21
2.2. Régimen Legal aplicable.	22
2.2.1. Partes intervinientes.	23
2.2.3. Derechos y Obligaciones	23

Capítulo 2.	27
1. El Derecho del Consumidor en el CCCN.	27
2. El contrato de transporte aéreo a la luz del derecho del consumidor.....	30
2.1. Análisis de los derechos y principios del consumidor aplicables.	30
2.2. Los resarcimientos.....	32
2.3. Indemnizaciones tarifadas.	35
Capítulo 3.	40
1. Debates jurisprudenciales.	40
Conclusiones.....	46
Bibliografía	¡Error! Marcador no definido.

Introducción

El Derecho que regula las cuestiones vinculadas al transporte aéreo resulta de una diversidad importante de legislaciones que se conectan, tanto a nivel nacional, como su necesaria y obvia interrelación a nivel supranacional. Si bien es cierto que existen normativas específicas para un sinnúmero de casos en donde es necesaria la regulación por parte del derecho para brindar soluciones a esos casos, las mismas en muchas ocasiones se presentan como incompletas a las necesidades de los actores que se congregan a la situación jurídica específica o reparación parcial al bien jurídico que se encuentra conculcado.

El tema que se cree que es necesario abordar se da al implicar el derecho de los consumidores a la órbita del derecho del transporte aéreo. En este binomio de ramas entran en juego principios y reglas que es interesante observar, y que resulta importante clarificar a la luz de determinados casos que pueden suscitarse.

La “revolución de los aviones”, al integrarse las aerolíneas low cost y aquellos vehículos aéreos no tripulados como los drones, entre otros, pusieron sobre la mesa la necesidad de una reforma integral del Código Aeronáutico. Pero aun ante esta posible modificación, poco se habla de los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, denominados usuarios de acuerdo a los términos de las normas de consumo, los cuales tampoco han sido contenidos debidamente en la normativa aeronáutica.

Esta tarea se encuentra pendiente de en este sentido, y no es posible pensar una reforma que deje de lado a tan importante papel como el actual de los consumidores. Sin duda el carácter de “usuarios” que se les reconoce a los pasajeros aéreos, requiere brindar otra mirada al lugar que ocupan actualmente los derechos de aquellos, rever ciertas posiciones y, sobre todo, analizar los nuevos escenarios que viene planteando el desarrollo a nivel global del derecho de consumo.

La protección de los usuarios resulta muy escasa en la legislación aeronáutica. Por ello, en el Código de la materia y los Tratados Internacionales sólo existen unas pocas normas que prevén la responsabilidad de las compañías aéreas por accidentes, demoras del vuelo y pérdida del equipaje o un sinnúmero de situaciones que se ven atravesadas por el derecho de los consumidores y que estos últimos se ven en la compleja tarea de hacer respetar. Este tipo de responsabilidad resulta ser más restrictiva que la que ampara al resto de los usuarios de otros medios de transporte, y la razón de ser se encuentra remontándose hace casi un siglo

atrás en el incentivo a la actividad aerocomercial, mediante la reducción de los grandes riesgos propios del transporte por avión de aquella época, a pesar de que en la actualidad el transporte aéreo es reconocido como el más seguro en el mundo.

En consecuencia, no es posible eludir en el análisis de los derechos de los pasajeros (usuarios) aéreos, la confluencia de las dos ramas del derecho aludidas (aeronáutico y de consumo). El derecho aeronáutico ha sido desarrollado desde principios del XX, y en nuestro país ha encontrado uno de sus máximos exponentes en el Dr. Videla Escalada, quien a mitad de ese siglo fundamentó la autonomía del derecho aeronáutico, el cual fue así reconocido como una de las ramas más modernas del saber jurídico.

Por otra parte, el llamado “derecho del consumidor” halla sus raíces en EEUU recién en la década del ´60 y podemos afirmar que en nuestro país se plasmó en legislación positiva tres décadas más tarde, a partir del año 1993. Desde este punto de vista, se trata de un derecho más moderno y joven aún.

El desarrollo del derecho de consumo ha sido vertiginoso en casi todo el mundo a partir de fines del siglo pasado, y el transporte aéreo no escapa a su influencia. Con razón, se ha sostenido que *“el derecho del consumidor es sin dudas la disciplina jurídica que en mayor medida ha revolucionado, y ha hecho evolucionar, el derecho en los últimos treinta años. En primer término, al de raíz privada y luego también al Derecho Público. Las instituciones jurídicas clásicas son reinterpretadas y modernizadas por esta nueva rama del conocimiento jurídico.”* (Rusconi, 2009, p. 45)

Antecedentes

La historia del derecho aeronáutico es tan antigua como la navegación aérea misma, y para ello es menester remontarnos al año 1783 cuando los hermanos Montgolfier descubrieron que el aire caliente es más ligero que el frío, y con este descubrimiento construyeron un globo de tela que al ser llenado de aire caliente pudo elevar una barquilla con dos personas.

Años después, los capitanes franceses Renard y Krebs en el año 1884 demostraron, con el dirigible “La France”, que el hombre podía elevarse en el aire para seguir una ruta previamente planificada y regresar al punto de partida. En este pequeño marco histórico se podrá comprobar que el Derecho Aeronáutico nace con la aparición de los vehículos que utilizan las reacciones del aire como elemento de sustentación y propulsión.

En este contexto, nos enseña el Profesor Juan Lena Paz (2001) que en 1901, Fauchille publica su célebre trabajo sobre “El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aeróstatos”, que constituye el primer intento doctrinario sobre temas de la disciplina, en el cual sostiene el principio de la libertad en el espacio aéreo y, en 1909, se constituye en París el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, integrado por juristas de diversos países, con la finalidad de *“elaborar una legislación internacional conforme a las necesidades e intereses de la nueva locomoción”*.

En 1911 en París, luego en 1912 en Ginebra y finalmente en 1913 en Francfort, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación celebró tres congresos en los cuales se aprobaron varios artículos de un proyectado “Código del Aire Internacional”.

Paralelamente, el Instituto de Derecho Nacional de Ginebra y la “International Law Association” comenzaron a tratar cuestiones de derecho aeronáutico en sus reuniones de trabajo, diversos Estados dictaron las primeras reglamentaciones orgánicas en la materia (Francia y el Reino Unido en 1911, Italia en 1914, como varios Estados de USA) y se suscriben los primeros acuerdos internacionales bilaterales (USA y Canadá 1910, Francia y Alemania 1913).

Ahora bien, enseña el Dr. Mario Folchi que *“la evolución histórica del Derecho Aeronáutico se ha desarrollado durante todo el siglo XX, si bien pueden mencionarse valiosos antecedentes en fechas previas. Es claro que esta evolución se halla íntimamente ligada al desarrollo mismo de la actividad aérea y de la aeronáutica civil, así como al progreso tecnológico que, en forma notoria, se ha manifestado a través de los modelos de aeronaves con mayor capacidad y velocidad y de los elementos técnicos que han garantizado en forma creciente la seguridad de los vuelos. Es por ello que el Derecho Aeronáutico ha tenido - y sigue teniendo - una evolución fascinante, porque debió seguir el crecimiento técnico de la aviación en todos sus aspectos. Como bien dijo Videla Escalada ya en 1948, el derecho aeronáutico “ha avanzado con la misma velocidad que el avión”. Es más: muchas de sus instituciones y principios debieron responder a ese crecimiento y por ende fueron adaptándose al mismo.”* (Folchi, 2015, p. 1.)

Como se puede observar en esta breve reseña histórica y que luego se desarrollará más extensamente, la regulación jurídica de la circulación por el espacio atmosférico ha sido históricamente un tema de vital importancia, ya que existen intereses en juego de diversa índole, como la soberanía, la protección de los espacios aéreos protegidos, la privacidad de

las personas, la propiedad, intereses políticos, económicos y sociales, mencionando estos a modo de ejemplo entre otros más.

En esta temática se reconoce que existen normas de orden interno, como ser el Código Aeronáutico y la Resolución 1532/98 y de orden internacional como el denominado Sistema Varsovia, el Convenio de Montreal de 1999 y los Reglamentos de la Unión Europea. Con diferentes alcances y complejidades, el esquema normativo prevé temas relativos a la responsabilidad en el transporte de pasajeros, de equipajes y de carga.

En el caso de los daños indemnizables que surgen de la ejecución parcial o inejecución del contrato de transporte de pasajeros, los mismos pueden ser producto de lesiones o muerte, retraso, cancelaciones o denegación de embarque por sobreventa (Overbooking).

En cuanto al transporte de equipajes, el mismo resulta accesorio al de pasajeros y reconoce dos tipos. El equipaje facturado, es decir, aquel que se despacha en oportunidad del check-in y el no facturado denominado de mano. Los daños indemnizables serán producto del extravío, la destrucción, la avería o el retraso en la entrega.

En el transporte de carga, los daños indemnizables son similares a los del equipaje, es decir, la destrucción, la pérdida o extravío, la avería y el retraso en la entrega. Por último, la aplicación del denominado “límite cuantitativo de responsabilidad” consagrado tanto en la legislación interna como en la internacional, tanto en lo que respecta a los daños al pasajero, así como al equipaje y a la carga.

La cuestión vinculada a las normas de defensa del consumidor y el transporte aéreo está abierta al debate y hasta el momento la controversia, cuyo eje principal se centra en la competencia y la ley aplicable, no ha sido resulta aun.

Marco Teórico

El código aeronáutico argentino en su artículo 2º establece un claro orden de prelación en la aplicación de las normas.

- 1) Código Aeronáutico
- 2) Principios generales del derecho aeronáutico
- 3) Usos y costumbres de la actividad aérea

4) Leyes análogas

5) Principios generales del derecho común.

Asimismo la Resolución 1532/98 vino a cubrir aquellas lagunas de la norma de fondo en referencia a los derechos de los usuarios del transporte aéreo al aprobar las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que regirán para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera, y la cual se aplicara subsidiariamente en los casos que corresponda a dichas prestaciones.

Esta normativa sería de aplicación por ejemplo ante casos de sobreventas de pasajes. Por su parte, la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor ha contemplado la autonomía del derecho aeronáutico en su artículo 63 el cual 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. La Ley 13.998 (Nueva Organización de la Justicia Nacional) en su art. 42 inc. b) estableció la competencia de los juzgados federales en lo civil y comercial para conocer en las causas que versen sobre hechos, actos y contratos regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico (el art.40 del decreto-ley 1285/58 mantiene ese marco de competencia).

El art 198 del Código Aeronáutico fija la competencia de la Corte Suprema de Justicia y de los tribunales inferiores de la Nación para las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y sobre los delitos que puedan afectarlo. Los Tribunales en lo Civil y Comercial Federal son competentes en causas que versen sobre hechos, actos y contratos regidos por el derecho aeronáutico y el art. 44 de la nueva Ley 26.993, que crea un nuevo sistema de resolución de conflictos en las relaciones de consumo, establece que la Justicia Nacional en las Relaciones de Consumo será competente en las causas referidas a relaciones de consumo regidas por la ley 24.240.

En los autos “Unión de Consumidores de Argentina c/ Lan Argentina | medida precautoria” la actora demandó a Lan Argentina S.A. para que se abstenga de cobrar precios diferenciales a sus clientes, tanto en los vuelos nacionales como internacionales, en razón de la nacionalidad del pasajero (extranjería). Sostuvo que dicha conducta infringe lo dispuesto por el art. 8 bis de la ley 24.240. En esa oportunidad la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala E, sostuvo que no se aplica la ley de defensa del consumidor cuando se acciona sobre la base de diversos contratos celebrados por la empresa de aviación con sus clientes, pues a pesar de que la accionada es una sociedad anónima y de que se trata en

definitiva de actos de comercio, la actividad y el régimen tarifario se encuentran regidos por un ordenamiento jurídico propio, y es el fuero Federal en lo Civil y Comercial el competente para dirimir dicha controversia, así como para entender en las cuestiones fácticas sobre la base de las cuales se ha promovido esta acción.

En igual sentido se pronunció la jurisprudencia del fuero indicado, con apoyatura en la doctrina de La Corte Suprema de Justicia de la Nación en materia de navegación (Fallos 308:2164) y considerando que es el fuero federal quien debe resolver las cuestiones vinculadas con el transporte aéreo, sobre todo cuando la decisión de fondo podría producir efectos sobre el precio de venta de los pasajes¹.

Las cuestiones tratadas por el Código Aeronáutico y los Tratados Internacionales son las siguientes:

- a) Transporte de pasajeros y equipajes;
- b) Transporte de carga y correo;
- c) Daños en el equipaje y/o extravío;
- d) Daños a los pasajeros;
- e) Seguros;
- f) Interrupción y/o cancelación del vuelo;
- g) Retraso

En cuestiones que no han sido contempladas por la normativa aeronáutica, es legítima la aplicación subsidiaria de la ley 24.240. La aplicación de la Ley 24.240 a las relaciones de consumo que se generen dentro de la actividad aerocomercial, se limitaría a los casos de los artículos 4º (deber de información), art. 7 (Oferta), art. 8 (Efectos de la publicidad), Art. 8 bis (Trato digno), pero sobretodo, resulta provechoso el enlace con dos artículos que se consideran centrales a la luz de este trabajo, como son el art. 19 y el 37.

“ARTICULO 19. — Modalidades de Prestación de Servicios. Quienes presten servicios de cualquier naturaleza están obligados a respetar los términos, plazos, condiciones, modalidades, reservas y demás circunstancias conforme a las cuales hayan sido ofrecidos, publicitados o convenidos.”

¹ CCyCFed, Sala 2, "Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo c/ American Airlines y otros s/ Sumarísimo", del 16/3/00

“Art 37º - CLAUSULAS ABUSIVAS: Interpretación. Sin perjuicio de la validez del contrato, se tendrán por no convenidas:

- a) Las cláusulas que desnaturalicen las obligaciones o limiten la responsabilidad por daños;*
- b) Las cláusulas que importen renuncia o restricción de los derechos del consumidor o amplíen los derechos de la otra parte;*
- c) Las cláusulas que contengan cualquier precepto que imponga la inversión de la carga de la prueba en perjuicio del consumidor.*

La interpretación del contrato se hará en el sentido más favorable para el consumidor. Cuando existan dudas sobre los alcances de su obligación, se estará a la que sea menos gravosa.

En caso en que el oferente viole el deber de buena fe en la etapa previa a la conclusión del contrato o en su celebración o transgreda el deber de información o la legislación de defensa de la competencia o de lealtad comercial, el consumidor tendrá derecho a demandar la nulidad del contrato o la de una o más cláusulas. Cuando el juez declare la nulidad parcial, simultáneamente integrará el contrato, si ello fuera necesario.”

Dada la redacción e interpretación de estos artículos, la eximición de responsabilidad de las empresas aerocomerciales así como la extensión de sus derechos y la renuncia de derechos consagrados de los usuarios de transporte aéreo, se consideran cláusulas nulas, dado que los derechos del consumidor son de orden público, son irrenunciables y son aplicables de oficio por las autoridades jurisdiccionales. Las numerosas situaciones que se pueden presentar desde la etapa precontractual hasta la postcontractual en el transporte aéreo, hacen casi imposible enumerar todos aquellos casos en que sería de aplicación la LDC.

Al mismo tiempo, y de necesaria mención por su articulación, el art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor² hace supletoria la aplicación de esta normativa dentro del esquema del Derecho Aeronáutico. En consecuencia, la aplicación de las normas de defensa del consumidor en materia de transporte aeronáutico será válida en tanto y en cuanto no haya regulación del derecho aeronáutico, y las normas de defensa del consumidor no contraríen los principios de esta del derecho.

² ARTICULO 63. — Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley.

El art. 57 del Convenio de Montreal de 1999 prohíbe a los Estados Parte la formulación de reservas respecto de la aplicación del Convenio. En este sentido, se puede decir que la aplicación del Convenio en el marco del transporte aeronáutico internacional, en los términos del artículo 1 del Convenio, viene a sustituir toda normativa sobre el Código Aeronáutico, cuya aplicación queda relegada a un segundo plano.

La particularidad de la actividad aerocomercial sin duda justifica la aplicación de un régimen especial, pero en la actualidad el régimen específico del transporte aéreo es deficiente en torno a la protección de los usuarios, y la supletoriedad en la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor, consagrada en su art. 63º, pone a los pasajeros aéreos en una posición desventajosa en comparación con cualquier otra categoría de usuarios, dado que sus derechos no se encuentran íntegramente amparados, a pesar del constante incremento de los reclamos en los términos de la Ley 24.240 de Defensa y Protección del Consumidor.

El transporte aéreo hace décadas que es utilizado por todos los sectores de la población, dejando de ser un transporte elitista. Cada vez más usuarios prefieren este tipo de transporte para viajar, sobre todo gracias a la aparición de compañías aéreas de bajo coste, las famosas «low cost». Junto con el incremento en la utilización de este transporte, surgen de manera proporcional problemas derivados de este uso.

En cuanto a la legislación internacional, existen dos convenios que constituyen la base de la responsabilidad aérea internacional, estos son el Convenio de Varsovia (1929) y el de Montreal (1999) (Ferrer Tapia, 2013, p. 34 a 35). Esta normativa es aplicable a las aeronaves de todas las nacionalidades.

El Convenio de Varsovia ha sido la primera convención internacional en regular el tráfico aéreo; ha sido objeto de posteriores modificaciones mediante los Protocolos de La Haya (1955) y Montreal (1975) en Montreal. En él se establecen por primera vez la obligatoriedad de emitir pasaje de vuelo y resguardo por equipaje. Asimismo se establecen las primeras normas estableciendo la responsabilidad por muerte o daños a viajeros en caso de accidente. Asimismo se establece la responsabilidad por retrasos en los vuelos y por los problemas derivados del equipaje. Este Convenio ha sido objeto de posteriores modificaciones para que la responsabilidad de las compañías se incrementase en favor de los pasajeros.

Actualmente el Convenio de Varsovia únicamente se emplea en los casos en los que no se puede aplicar el Convenio de Montreal, ya sea porque se trate de casos relativos a fechas anteriores a su entrada en vigor o porque los supuestos desencadenantes de la

responsabilidad tienen lugar en países que no firmaron el tratado, además se aplica para casos concretos que no están regulados por el Convenio de Montreal.

En cambio, el Convenio de Montreal, surge para modernizar el anterior convenio, para la cual se unifican las normativas del transporte aéreo internacional. Esta norma trata de unificar la confusa regulación existente sobre la materia. Se convierte en el instrumento jurídico uniforme que regula las responsabilidades de las compañías aéreas en caso de daños a viajeros, equipajes y mercancías en el curso de transportes aéreos internacionales.

Este convenio recopila las diferentes normas del Convenio de Varsovia, así como algunas normas comunitarias del transporte aéreo. El Convenio de Montreal es de aplicación a las compañías aéreas que realicen viajes entre dos ciudades situados en el territorio de dos Estados que hayan firmado el tratado o entre dos puntos situados dentro de un Estado con escala en otro Estado.

Hipótesis de trabajo

Considerando la temática planteada, y observando prima facie, que existe una serie de tarifas en cuanto a las indemnizaciones existentes ante determinados hechos dimanantes de responsabilidad en el marco de contratos de transporte aéreo de personas, se entiende que estas tarifas resultan insuficientes en la mayoría de los casos para establecer una reparación integral del daño o pérdida causado. Por ello, la hipótesis se plantea como *Las tarifas existentes en la legislación aeronáutica y de consumo nacionales ante hechos que generan responsabilidad civil en el marco de un contrato de transporte aéreo de personas resultan insuficientes para reparar de manera integral la pérdida o lesión patrimonial del damnificado.*

Mediante esta hipótesis de trabajo, el norte fundamental que se plantea es poder ofrecer una solución, mediante un mecanismo que proponga una nueva fórmula o procedimiento para establecer una reparación justa y equitativa del daño o pérdida que se ha sufrido.

Objetivos

Generales

- Analizar los tipos de legislación aplicables en relación a la regulación del transporte aéreo y su vinculación con el derecho de consumo.
- Indagar sobre los tipos de indemnización ante situaciones que generen responsabilidad civil en los casos de contratos de transporte aéreo.
- Investigar si las indemnizaciones tarifadas propuestas en la normativa resultan reparatorias de los daños generados

Específicos

- Definir cuando existe contrato de transporte aéreo
- Delimitar las circunstancias que generan indemnización a favor de los usuarios.
- Analizar en qué casos procede la indemnización a usuarios.
- Determinar quiénes son considerados usuarios, sus derechos y obligaciones.
- Estudiar la evolución del derecho del consumo en los casos de daños en ocasión del transporte aéreo.

Índice tentativo

Introducción

Capítulo 1 - Aspectos generales del Derecho Aeronáutico y su regulación jurídica

1. Concepto de Derecho Aeronáutico

1.1. Principios de la materia

1.2. Autonomía

1.3. Fuentes nacionales e internacionales de la materia

2. El contrato de transporte aéreo de personas. Concepto

2.1. Antecedentes legislativos

2.2. Régimen legal aplicable.

2.2.1. Partes intervinientes.

2.2.2. Derechos y obligaciones

Capítulo 2:

Ley de Defensa del Consumidor

1. El derecho del consumidor en el CCCN

2. El contrato de transporte aéreo a la luz del derecho del consumidor.

2.1. Análisis de los derechos y principios del consumidor aplicables.

2.2. Los resarcimientos. El daño punitivo en el Derecho Aeronáutico.

2.3. Indemnizaciones tarifadas.

Capítulo 3

Debates jurisprudenciales.

Conclusión

Capítulo 1

1. Concepto de Derecho Aeronáutico

Cuando el jurista define una rama del derecho normalmente lo conceptualiza teniendo presente el objeto de estudio, sus fuentes, los sujetos o partes involucradas, y con esa descripción conceptual hace una aproximación de lo que se va a estudiar a lo largo de esa rama jurídica.

Y para definir qué se entiende por derecho aeronáutico, la doctrina no es pacífica en cuanto a la denominación de que si es conveniente que se llame derecho aeronáutico, o derecho aéreo, o derecho de la aviación, todo ello en virtud a comprender y enmarcar cuál es el objeto y ámbito de estudio de esta disciplina tan particular como compleja.

Para la doctrina italiana representada por el Prof. Ambrosini (1949), enseñaba que era erróneo que esta disciplina se llame derecho aeronáutico, en virtud de que el vocablo “náutico” hace referencia a navegación, y cuando se habla de navegación es por agua, razón por la cual había que rechazar dicho supuesto.

Por otro lado, llamarlo derecho aéreo es demasiado amplio ya que por aire no solamente circulan aeronaves sino que además se propagan ondas hercianas, de radiofrecuencias y otros elementos que hacen un ámbito y objeto de estudio extremadamente amplio, y por dicha razón el maestro italiano rechazaba dicha denominación.

Por último, entendía que la denominación más adecuada era derecho de la aviación ya que *“por su amplitud genérica, abarca el movimiento y circulación aún en las regiones en que ya no hay aire, siendo asimismo más adecuada al comportamiento del avión en el espacio, que no navega sino que vuela”* (Ambrosini, A, 1949, pág. 42/45).

Pese a esta discusión doctrinaria tan controvertida sobre la denominación de esta disciplina, la doctrina mayoritaria Juan Lena Paz (2001), Mario O. Folchi (2015) la denomina como derecho aeronáutico, y por ella entiende como un conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de carácter interno e internacional, específicamente destinados a regular la navegación aérea y los hechos y actos jurídicos vinculados con su ejercicio, debiendo entenderse por “navegación aérea” la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento fundamental de sustentación y propulsión, excluyéndose del concepto a los vehículos que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre, aunque en algún momento deban valerse del aire.

El Derecho Aeronáutico tiene pues por objeto la regulación jurídica de todas las cuestiones que tengan su fuente en el hecho técnico de aquella aeronavegación, sean de carácter público o privado, nacional o internacional, tales como la condición jurídica del espacio aéreo, el régimen legal de las aeronaves, la circulación aérea, la situación del personal afectado a los servicios de aeronavegación, la responsabilidad emergente del desarrollo de actividades aeronáuticas, la asistencia y salvamento de aeronaves, los seguros aeronáuticos, etc.

1.1. Principios de la materia

Cuando se hace mención a los principios que rigen la materia tenemos que desglosar por un lado que se entienden por principios, y por otro lado qué función cumplen en el sistema normativo, y para ello, sin recurrir profundamente a la filosofía del derecho, podemos definir principios del generales del derecho como aquellos enunciados, pautas orientadoras, con respecto de los cuales un sistema jurídico se nutre, ensambla, matiza, y aun ante la ausencia de una norma que regule determinada conducta a seguir y en casos en que no se pueda recurrir a la analogía, se sirve de estos “principios” para dar respuestas a determinada situación de hecho, sin afectar la seguridad jurídica u homogeneidad. Con la entrada en vigencia del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, el uso que la doctrina y los operadores jurídicos en general hacía de este recurso se verá sin dudas potenciado.

Cuando se hace referencia a la especialidad de los principios generales que la rigen, se debe traer a colación, las enseñanzas del Profesor Ortiz De Guinea (1970) quien explicaba que los Principios Generales de la Navegación (por agua y por aire) son los siguientes:

1. El contenido es de derecho público y privado;
2. Existe una comunidad de intereses o comunidad de peligros;
3. El vehículo navegatorio debe estar en constante movimiento y la expedición debe cumplirse;
4. La responsabilidad es limitada;
5. Es un derecho internacional, ya que el vehículo navegatorio crea problemas de extraterritorialidad;

A estos principios la doctrina aeronáutica les suma dos más:

6. La soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos;

7. Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Si le produjese perjuicio, tendrá derecho a indemnización.

1.2. Autonomía de la materia

Cuando se refiere a la autonomía queremos señalar que el sector jurídico de que se trata, merece ser sistematizado, regulado jurídicamente, aplicado por órganos especializados y enseñado con cierta independencia del resto del ordenamiento total.

Se habla de distintos tipos de autonomía:

a) Autonomía científica: A los fines de desarrollar este ítem se traerá a colación las enseñanzas del profesor Ambrosini (1949) para destacar que puede hablarse de la autonomía científica de una rama del Derecho cuando la misma se sostiene en tres pilares: a) novedad orgánica de la materia; b) principios jurídicos propios; y c) tendencia a la completividad de la materia, en sus aspectos público y privado.

Así, a la novedad orgánica hace alusión a que la disciplina jurídica tenga un cuerpo metodológico y organizado que lo regule específicamente, en dicho caso el derecho aeronáutico argentino, tiene su Código Aeronáutico que lo rige y reglamentaciones que dictan los distintos organismos de contralor (ANAC, ORSNA, etc.), que regulan la actividad aeroportuaria, en otras palabras, dichas reglamentaciones se encuentran referidas a toda la actividad aeronáutica, pero de ninguna manera dicho reglamentarismo pueda configurar un cuerpo normativo específico y propio que lo distinga de la rama del derecho aeronáutico.

En relación a los principios propios que la rigen y su completividad, ambos componentes se desarrollaron supra por lo que remitimos en hornos a la brevedad.

b) Autonomía legislativa: Cuando se hace referencia a autonomía legislativa se debe decir que se han consagrado normas jurídicas que específicamente regulen el hecho técnico de la navegación, atendiendo a las particularidades del medio, vehículo, las personas afectadas, los contratos, la responsabilidad, accidentes, seguros, abordajes, averías, es el modo de cumplir con la autonomía legislativa que como ya desarrollamos supra, existe un Código Aeronáutico, Convenios Internacionales y miles resoluciones por la autoridad aeronáutica.

c) Autonomía jurisdiccional: En relación a esta autonomía se debe recordar que en el año 1863, se sanciona ley N° 48 a fin de poner en marcha el sistema judicial de la Nación, que en desordenada trama pretende esa ley involucrar todas las causas marítimas.

Por lo cual pasados los años, el actual Art. 116 de la CN – reforma 94- , reza que:

“corresponde a la Corte Suprema y a los tribunales inferiores de la Nación, el conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución, y por las leyes de la Nación, con la reserva hecha en el inciso 12 del artículo 75: y por los tratados con las naciones extranjeras: de las causas concernientes a embajadores, ministros públicos y cónsules extranjeros: de las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima: de los asuntos en que la Nación sea parte: de las causas que se susciten entre dos o más provincias; entre una provincia y los vecinos de otra; entre los vecinos de diferentes provincias; y entre una provincia o sus vecinos, contra un Estado o ciudadano extranjero.”

Si bien la CN olvidó mencionar la jurisdicción federal en relación a las causas aeronáuticas, el sistema de justicia se unificó en el Poder Judicial, y toda cuestión referida el derecho marítimo y aéreo se va entender en juzgados federales y con competencia en civil y comercial.

d) Autonomía didáctica: Con autonomía didáctica se hace referencia a la conveniencia o no de la enseñanza universitaria de la carrera de abogacía el Derecho Aeronáutico sea encarado con un autónomo esquema de autonomía didáctica, en razón del principio elemental de que no deben enseñarse disociadas instituciones que tienen evidente conexión sistemática.

1.3. Fuentes del Derecho Nacional e Internacional que rigen la materia

El derecho aeronáutico, al igual que el derecho marítimo, es internacional, es decir comúnmente se conecta con otras regiones, culturas, y todo ello da lugar a relaciones jurídicas. Tal conexión ha llevado a los países ha a adoptar, normas uniformes que regulen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que de las mismas pudieran derivar, como también a eliminar los conflictos de leyes que podrían surgir entre los países sobrevolados por las aeronaves.

En la tarea de lograr esta unificación han intervenido tanto organismos públicos como privados:

Entre los Organismos Públicos se debe mencionar:

- a) Convenio Internacional de Navegación Aérea (CINA), creada en la Convención de París;
- b) Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA),
- c) Organización Internacional de Aviación Internacional (OACI), creada por la Convención de Chicago del 44.

Entre los Organismos Privado se puede mencionar:

- a) Comité Jurídico Internacional de la Aviación;
- b) Cámara de Comercio Internacional,
- c) Unión Internacional de Aseguradores de Aviación,
- d) Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que se fundó en La Haya, Países Bajos, en el 19. Es la mayor representante de las empresas de transporte aéreo internacional.
- e) por último, también entre los organismos privados, tenemos a la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico.

Todos estos organismos tanto públicos como privados, nacionales e internacionales, han colaborado en la formación de normas, doctrinas y jurisprudencia que sirven de fuente para este derecho aeronáutico. Razón de esta importantísima tarea generadora de normas reguladoras de la actividad aeronáutica, a lo largo del presente se analizará la normativa nacional e internacional que estos organismos han generado en relación al contrato de transporte aéreo de personas.

Realizada esta introducción se puede observar que el derecho aeronáutico es una disciplina jurídica que nació en el hecho mismo de la aviación, y como tal dicha asociación entre hecho y derecho, ha creado una rama jurídica con muchos particularismos que la distinguen de cualquier otra rama del derecho.

Desde su base, se trata de una disciplina en la que tiene como escenario un espacio aéreo y como actor una aeronave, que desde que despegue hasta que aterriza, va interactuando con todo un sistema complejo en donde participan Estados, organismos públicos y privados,

empresas aeroportuarias, líneas aéreas, personal laboral y usuarios del servicio. Todo esto lleva a considerar en que se van poniendo en juegos intereses económicos, políticos, sociales y culturales.

Ahora bien, comprender los principios y carácter que rigen el derecho aeronáutico servirá para comprender y profundizar el apartado siguiente, en donde se estudiará de lleno el régimen legal del contrato de transporte aéreo, las partes intervinientes, su régimen legal, y por último se analizará los supuestos en disputa que son el Overbooking y el retraso aéreo, y observar cuál ha sido la respuesta del legislador.

2. El contrato de transporte aéreo de personas. Concepto

Del artículo 92 del C.A. puede interpretarse que el contrato de transporte aéreo es aquel por el cual una de las partes se compromete a trasladar por vía aérea personas o cosas (transportista) y la otra parte se obliga a pagar un precio en dinero por esa contraprestación (usuario).

Para el Dr. Lena Paz (2001) y el Dr. Mario O. Folchi (2015) quienes representan la doctrina mayoritaria, los contratos aeronáuticos se clasifican en contratos de utilización y contratos de transporte. Son contratos de utilización de aeronaves los que tienen por finalidad, valga la redundancia, la utilización de una determinada aeronave, cuya individualización resulta esencial a los fines del cumplimiento de la prestación contemplada en el contrato. La nota distintiva de este subtipo de contrato es que el aprovechamiento, que constituye en verdad el elemento tipificante de los contratos de utilización de aeronaves.

Por otra parte, quedan excluidos del grupo de los contratos de utilización de aeronaves los que no se refieren específicamente a una aeronave determinada, como ocurre en el contrato de transporte y en el trabajo aéreo, en que las prestaciones consisten en el traslado de personas o cosas de un lugar a otro y en la realización de un opus determinado, como la fumigación de un campo o la propaganda aérea.

Para la doctrina argentina representada por Juan Lena Paz (2001) se estima que solamente la locación y el fletamento integran dicho grupo. Se comparte esta última orientación, ya que el contrato de transporte no puede ser incluido entre los contratos de utilización de aeronaves,

en razón de dicho contrato de transporte no tiene por finalidad la utilización en sí mismo, sino que tiene por finalidad el traslado de personas o cosas de un lugar a otro, sin que la individualización de la aeronave sea un elemento esencial del mismo, como ocurre en el contrato de utilización.

El Código Aeronáutico contempla la locación de aeronaves únicamente, omitiendo toda regulación del contrato de fletamento. Este es un claro vacío normativo, ya que en la actualidad existen muchísimas formas contractuales en esta disciplina, lo que determina que el Código Aeronáutico es antiguo y que urge una reforma acorde.

El contrato de transporte aéreo es *"aquel por el cual una parte- llamada transportador- se compromete a trasladar a una persona- llamada pasajero- sana y salva, desde un punto a otro en una aeronave a cambio de un precio en dinero"* (Javurek, 2009, p. 264). Para el Dr. Mario Folchi entiende por el mismo, como *"El contrato de transporte aéreo es aquel por el cual un transportista se obliga a trasladar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, a personas, equipajes o mercancías, a cambio de un precio cierto en dinero"* (2015, p.477).

Para el Profesor Juan Lena Paz en el contrato de transporte *"el transportador se compromete a conducir personas o cosas de un lugar a otro tomando a su cargo los riesgos del transporte siendo, por lo tanto, deudor de una obligación de resultado: llevar a destino, sanas y salvas, las personas o cosas embarcadas"* (Lena Paz, 2001, p. 206)

Teniendo presente las definiciones conceptuales dadas por estos grandes maestros del derecho, en todos los casos se trata de un contrato cuyos caracteres son:

- a) Consensual: se perfecciona por la mera voluntad explícita en la manifestación del conocimiento de las partes contratantes.
- b) Bilateral: el contrato genera obligaciones recíprocas para ambas partes.
- c) Oneroso: ambas partes tienen obligaciones y ventajas económicas recíprocas.
- d) No formal: su exteriorización no se encuentra sometida a formalidad alguna.
- e) Comercial: regulan operaciones o servicios de naturaleza comercial.

2.1. Antecedentes Legislativos

El contrato de transporte aéreo se encuentra regulado en nuestra legislación para vuelos de cabotaje por el Código Aeronáutico o Ley 17.285, y para vuelos internacionales por:

a) Convenio de Varsovia del año 1929: Este convenio nace terminada la I Guerra Mundial, en dicho año y frente al gran desarrollo del transporte aéreo, y ante el temor de otro conflicto armado, surgió la necesidad de regular y reglamentar de manera uniforme e internacional.

De este importante acuerdo internacional se crea el Organismo llamado CITEJA o Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos cuya función concreta consistía en estudiar cuestiones de derecho privado aeronáutico y preparar proyectos. Este organismo años posteriores fue disuelto por la OACI u Organización de la Aviación Civil Internacional creada en el año 1946 en el Convenio de Chicago;

b) Protocolo de la Haya del año 1959: Este protocolo vino a modificar al anterior mencionado, por el cual se elevan los montos de la responsabilidad del transportador aéreo en los casos de muerte o lesiones de los pasajeros, se establecen taxativamente en los casos de que el transportador responderá integralmente, etc.;

c) Convenio de Montreal del año 1999: Este convenio crea como novedad el Ticket electrónico, medio por el cual, quedará constancia de la celebración del contrato entre transportado y transportista. Y por otro lado el ahorro y menor impacto ambiental, ya que evita la emisión de papeles; y establece una responsabilidad por daños sufridos los pasajeros, crea un doble sistema de responsabilidad objetiva y subjetiva. Si no supera los 100.000 DEG o derechos especiales de giro la responsabilidad será de tipo subjetiva sin posibilidad para el transportador de limitarla; y si supera dicho monto será de tipo objetiva.

Otro convenio importante no aprobado pero que influyó en la legislación Argentina fue el:

A) El Convenio de Guadalajara de 1961: Este convenio nace con el fin de complementar el Convenio de Varsovia – La Haya y que influye en el artículo 153 de nuestro Código Aeronáutico el cual reza que: “Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario

podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.”

2.2. Régimen Legal aplicable.

Una vez ya enfocados en lo que respecta a los antecedentes normativos del contrato de transporte aéreo, es hora de avanzar respecto a sus particularidades, y al régimen legal en si que se aplica en nuestro país. Se explicó brevemente que en los casos de los vuelos de cabotaje será de aplicación específica el Código Aeronáutico de la Nación y para vuelos internacionales, la normativa internacional que se refirió anteriormente, puesto que los convenios y tratados que se celebraron y celebrarán entre las naciones implican el reconocimiento y tratamiento de las cuestiones que se suscitan en el hecho de los vuelos de este tipo. Dicho esto, el enfoque se reduce, en este momento del trabajo, en lo referente a la legislación nacional vigente.

El Código Aeronáutico establece que respecto al contrato de transporte de pasajeros, éste, ante cualquier situación que plantee soluciones de carácter judicial, debe ser probado por escrito. Y en el caso de transporte efectuado por servicios regulares dicho contrato se probará, no sólo a través de cualquier escrito sino específicamente con el billete de pasaje. Esto coloca un nuevo elemento en la relación jurídica contractual, como resulta esta constancia de contratación que resulta vital en el intercambio de estos servicios.

Respecto a su contenido, el billete de pasaje, con el cual se prueba el contrato cuando fuese efectuado por servicios regulares, debe contener los siguientes elementos constitutivos del mismo:

1. Lugar y fecha de emisión,
2. Clase y precio del transporte,
3. Nombre y dirección del transportista,
4. Nombre del pasajero,

5. Fecha y hora del viaje,

6. Punto de salida y destino

2.2.1. Partes intervinientes.

En el contrato de transporte aéreo podemos distinguir dos figuras principales: el transportador y los pasajeros. Tal definición está dada por el art. 1280 del CCCN:

“Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete.”

El transportador es la parte del contrato, ya sea persona física o persona jurídica, que se obliga a trasladar de un lugar a otro al pasajero y, en ocasiones, el equipaje que pudiera llevar consigo.

En cuanto a la figura del pasajero, podemos definir éste como la persona física o jurídica que, a cambio del pago del precio del billete, utilizan los servicios del transportista aéreo mediante el vuelo amparado por un contrato suscripto con éste. Existe también la figura del viajero, que sucintamente referiremos como *“a todo aquel que se traslada de un punto a otro, haya o no abonado su pasaje”* (Sánchez Bartolomé, 2015, p. 146), diferenciándose con el pasajero en que éste necesariamente se circunscribe al contrato con el transportista, aceptando las condiciones establecidas y abonando la contraprestación a cambio.

El pasajero siempre será el titular del billete adquirido siempre y cuando esté a su nombre, creándose únicamente una relación jurídica entre éste y el transportador, quedando excluido el adquirente.

2.2.3. Derechos y Obligaciones

Ahora bien, existe un régimen de derechos y obligaciones específicos a este tipo de contrato, que abrirán la puerta, posteriormente, al análisis respectivo desde la órbita de los derechos del consumidor. Así, las obligaciones del transportador resultan las siguientes:

1) Principalmente, el traslado del pasajero hasta el lugar de destino, sano y salvo;

2) Dicho traslado debe llevarse a cabo por medio de la utilización de un vehículo específico (la aeronave) en estado de aeronavegabilidad, con su tripulación reglamentaria a bordo;

C) El vuelo objeto del contrato se debe realizar en las condiciones previstas respecto al horario, itinerario y escalas;

D) En el caso de existencia de equipaje, el mismo debe ser trasladado igualmente y ser entregado al pasajero en las mismas condiciones en las que se entregó a la empresa de transporte aéreo.

En el Convenio de Montreal, en su artículo 3, se designan una serie de requisitos más en el ámbito del transporte internacional:

“En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

a) la indicación de los puntos de partida y destino;

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.”

Respecto al pasajero, sus obligaciones pueden establecerse como:

1) Realizar el pago del precio del pasaje;

2) Respetar las reglamentaciones internas establecidas por el transportador;

3) Concurrir al aeropuerto a la hora establecida previamente pactada;

4) Estar a la orden e instrucciones del transportador, en cabeza del capitán y tripulación embarcada.

Respecto al caso, por ejemplo, del overbooking enseña el Dr. Lena Paz (2001) que debe entenderse como aquella conducta desplegada por los transportadores aéreos en la cual suelen vender, con relación a un vuelo determinado, una cantidad de pasajes que excede la capacidad de la aeronave. Frente claro incumplimiento contractual por parte del transportador, el CA nada regula, así como tampoco está contemplado en los tratados internacionales y ante dicho vacío legislativo, es dable destacar que a pesar de tratarse de una práctica totalmente arbitraria, existe un Resolución Ministerial del año 1998, de nuestro derecho interno, el cual regula un sistema de compensación y mecanismos alternativos por

denegación de embarque, que no resulta en lo absoluto satisfactorios y que responden solo a los intereses comerciales de la empresa de navegación.

Ahora bien, de manera pretoriana la doctrina más dominante, y representadas por el Dr. Mario O. Folchi (2015) y Juan Lena Paz (2001) han considerado que frente a esta práctica abusiva, el pasajero cuenta con dos opciones:

- a) Que la empresa transportadora corra con los gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, y tomar el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador, en cuyo caso existirá una hipótesis de retraso, o bien;
- b) Negarse a la opción antes desarrollada, y acudir a la vía ordinaria civil y reclamar los daños y perjuicios sufridos, puesto que al no haber tenido comienzo de ejecución el contrato, carecen de aplicación las disposiciones del Derecho Aeronáutico.

Por otro lado, en el caso de un supuesto de retraso, este debe ser entendido como *“el retraso es una forma defectuosa del cumplimiento del contrato en su etapa de ejecución y constituye un derecho del pasajero percibir la correspondiente indemnización cuando se ha producido, excepto en aquellas situaciones imprevisibles e irresistibles que han estado fuera del control del transportista.”* (Folchi, 2015, pág. 500).. Las causas que motivan o generan este tipo de circunstancia son muchas, de las cuales la gran mayoría resultan imputables al mismo transportista, como son los casos de cancelaciones o suspensiones de vuelos, etc., en tanto otras se hallan fuera de su control (meteorológicas, conflictos armados, etc.) y obedecen a cuestiones de fuerza mayor no imputables a su accionar.

Pero a diferencia de lo que ocurre en el supuesto anterior, en el caso de retraso aéreo existen algunas soluciones legales que la norma especifica. Así, el Código Aeronáutico establece en el artículo 141 que *“El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.”* Esta disposición entra en correlato con lo dispuesto de manera similar en lo dispuesto por el art. 19 del Convenio de Montreal del 1999, el cual expresa que:

“El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.”

Esto demuestra que en este caso en particular, la normativa existente si contempla una serie de remedios ante ciertas circunstancias aleatorias que generan una lesión patrimonial al pasajero. Pero aún así, si bien se encuentra contemplado en la normativa, se puede observar la existencia de una desigualdad jurídica que carece de argumentos y de lógica. A continuación, se observará a la luz de la ley de defensa del consumidor y sus modificaciones, conjuntamente con el CCCN, que hay una serie de remedios y mecanismos que buscan una solución armónica para estas situaciones que el pasajero se ve obligado a padecer, e intentan buscar un remedio legal y económico a su realidad, aunque, desde este punto de vista, parecen falenciales a esos efectos.

Capítulo 2.

1. El Derecho del Consumidor en el CCCN.

En el año 2015 entró en vigencia el Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación mediante el dictado de la Ley N° 26.994, que vino a consagrar principios generales en materia de consumo, que se complementa a su vez con la Ley de Defensa del Consumidor (N° 24.240) y sus modificaciones Ley N° 26.361.

La trascendencia jurídica de las relaciones de consumo y los derechos de los consumidores ha crecido exponencialmente en las últimas décadas. Ello ha motivado no sólo la sanción de normas especiales al efecto, sino una copiosa interpretación jurisprudencial en la materia. Toda esta producción normativa y jurisprudencial ha generado un sistema de solución de conflictos específica, con la creación de un fuero particular que se endereza en esta tendencia y que marca un nuevo paradigma en la temática. Era, sin dudas, el momento adecuado para hacerlo: la solución de los litigios en la materia requiere pautas y procedimientos propios que, muchas veces, no se compadecen con los plazos procesales previstos en los códigos de rito de las diferentes jurisdicciones.

El CCCN dedica el Título III del Libro Tercero a los que denomina contratos de consumo, estableciendo, una suerte de tipología específica, diferenciada del resto de los contratos regulados y que ofrece una nueva dinámica, junto con la estructuración de nuevos mecanismos de interpretación y ejecución de los mismos (Barbieri, 2014, pág. 222). Uno de los aspectos más trascendentales en la materia está dada por la “internacionalización” del derecho civil o, entre otras palabras la incorporación de las convenciones de carácter internacional al cuerpo normativo, este fenómeno también influyó en beneficio de los derechos del consumidor.

En este sentido, se amplía la protección al consumidor, en contra de ciertas vías de hecho, o sea conductas irregulares del proveedor en el trato hacia el consumidor, que afectan su dignidad e integridad espiritual, a través de los Arts. 1097, 1098 y 1099 del CCCN. Los citados artículos hacen alusión al trato digno, equitativo y no discriminatorio aplicado este último no solo a los usuarios o consumidores extranjeros sino también a los nacionales;

Asimismo, se procedió a adoptar como parámetro objetivo de interpretación en las relaciones de consumo el concepto de dignidad humana contemplada en los tratados de derechos

humanos, lo cual posiciona a esta clase de derechos universales como la piedra angular del CCCN. Cabe destacar el Art. 1102 CCCN, el cual prohíbe modalidades publicitarias que aun sin ser abusivas, adolecen de falsedad, discriminación, y sobre todo puedan inducir en error al consumidor, habilitando al sujeto perjudicado en este caso, a accionar judicialmente en pos del a lograr no solo un resarcimiento económico sino también el cese del daño y su posterior rectificación.

Este proceso de internacionalización y humanización del derecho privado y por ende la humanización del derecho del consumidor, significó, en palabras de Ceserani

“ (...) revalorización del valor humanidad, ya no se dio tanta importancia al contrato en sí; sino que lo que pasó a tener una fuerte importancia fue la persona del consumidor o usuario quien obrando de buena fe sufrió un menoscabo en su interés patrimonial legítimo al realizar una transacción comercial; es decir se produce el recae de los valores del propio ser humano que durante mucho tiempo no había sido tenido en cuenta”. (2015, p. 25).

En este marco, es dable rescatar lo que establece el art. 2 del CCCN, el cual prescribe:

“Interpretación. La ley debe ser interpretada teniendo en cuenta sus palabras, sus finalidades, las leyes análogas, las disposiciones que surgen de los tratados sobre derechos humanos, los principios y los valores jurídicos, de modo coherente con todo el ordenamiento.”

Dicho artículo nos da la posibilidad de interpretar teniendo como base los derechos humanos hoy vigentes. Ello implica un claro avance a favor de los derechos de los consumidores, ya que el derecho de este colectivo integra el núcleo de derechos humanos, lo que lo posiciona en una jerarquía de protección constitucional de primera línea. Los autores Caramelo, Picasso y Herrera, entienden que

“En este contexto más amplio que recepta el CC y C no solo se reconocen pautas clásicas, como los términos o las palabras que se utilizan (ello, por ejemplo, es de suma relevancia en el campo de los derechos de los contratos), sino también la finalidad (interpretación teleológica), la analogía y, de manera más general, los principios y valores jurídicos que sí deben tener coherencia entre ellos; tal objetivo se logra siempre que se esté en consonancia con las disposiciones que surgen de los tratados de derechos humanos.” (2015, p. 560)

Esta regla de interpretación influye en el respeto que las empresas de transporte aéreo deben tener respecto al trato digno y la dignidad del pasajero, entre otros principios de protección al pasajero. Ello resulta operativo en un sinnúmero de situaciones que deben contemplarse y verse

atravesadas por la existencia de estas ideas, principios y garantías. Engarzando esta temática con el ordenamiento local de fondo, y a la hora de hablar sobre el trato digno y prácticas abusivas, se debe traer a colación el artículo 1097 del CCCN el cual reza que:

“Los proveedores deben garantizar condiciones de atención y trato digno a los consumidores y usuarios. La dignidad de la persona debe ser respetada conforme a los criterios que surgen de los tratados de derecho humanos. Los proveedores deben abstenerse de desplegar conductas que coloquen a los consumidores en situaciones vergonzantes, vejatorias o intimidatorias.”,

Esta normativa recoge lo dispuesto en el art. 8 bis de la Ley 24.240 y sus modificaciones, el cual, según expresa sabiamente Colazo:

“...se inspira en el Código brasileño, en el que se prohíben a título enunciativo ciertas prácticas por parte del proveedor. Muchas de las previsiones normativas del Brasil se encuentran insertas en el derecho argentino dentro de la actividad específicamente regulada y que el modelo local adoptó un sistema menos casuístico y más conceptual, para poder encuadrar situaciones futuras difíciles de prever en el presente. Por las razones expuestas se prohíbe "desplegar conductas que coloquen a los consumidores en situaciones vergonzantes, vejatorias o intimidatorias", lo que incluye sin dudas una gran cantidad de casos”. (2011, p. 211)

Ante todo esto, es dable destacar que la modificación de la legislación civil ha implicado un claro avance en el respeto de los derechos de los consumidores, los cuales ya tenían, previo a la sanción de la modificación de la legislación civil, un reconocimiento constitucional que no puede soslayarse. La integración de esta normativa de interés difuso al cuerpo de legislación privado de fondo en nuestro país, nos lleva a encontrarnos en múltiples posibilidades de generar un cambio en conductas arbitrarias y vetustas que ya no implican un reflejo del derecho en la sociedad que regula, como por ejemplo, la legislación aeronáutica en cuanto a responsabilidad.

2. El contrato de transporte aéreo a la luz del derecho del consumidor.

2.1. Análisis de los derechos y principios del consumidor aplicables.

Existe una serie de principios y normas, que ya se han ido adelantando, que resultarían de aplicación en el derecho aeronáutico y en las circunstancias que hasta el momento se han estado analizando. A continuación, se detallarán algunos de esos principios y reglas del consumidor que se entienden mas sobresalientes a los fines del presente trabajo.

Por empezar, debemos considerar el caso de la publicidad de la oferta de la compra de los pasajes aéreos. Se considera publicidad toda forma de mensaje emitido en un servicio de comunicación visual a cambio de una contraprestación, o con fines de autopromoción, sea por parte de una entidad privada o una pública, o una persona física, en relación con una actividad productiva sin importar su naturaleza, con el objeto de promocionar productos y servicios (art. 4 de la Ley N° 26.522). El art. 8 de la Ley de Defensa del Consumidor obliga a los proveedores, entre ellos los prestadores de servicios aéreos, a incluir dentro de su oferta de manera vinculante todas las proposiciones que hagan en las publicidades de sus servicios, ya que de no incluirlas, estaríamos en presencia de tipos de publicidad engañosa.

Asimismo, la Ley N° 26.522 de Servicios de Comunicación Audiovisuales impone al proveedor responsabilidad por las publicidades ilícitas o abusivas que haga mediante un servicio de comunicación audiovisual (arts. 72 y 81 de la Ley N° 26.522), lo que se conecta necesariamente con la normativa del consumidor y refuerza su ideal resarcitorio.

Otro de los principios más protectorios para con el consumidor resulta aquel que se encarga de establecer un magno respeto al tratamiento que recibe el consumidor (en este caso, el pasajero), ya sea de carácter personal como negocial. El art. 8 bis de la Ley de Defensa del Consumidor exige el trato digno al consumidor, en consonancia con los artículos 16 y 42 de la Constitución Nacional. El trato digno al consumidor debe ser igualitario a toda persona, aún con los extranjeros, lo que implica una protección de carácter universal y que va en consonancia con lo establecido como principio rector en la ley civil y comercial de fondo (art. 2 del CCCN). La norma busca evitar toda conducta vergonzante, vejatoria e intimidatoria hacia el consumidor, que lo posicione en una ubicación donde tenga que verse solicitando un mejor trato, un suministro de información concreta, o simplemente que se le conteste a los requerimientos que impetra.

La importancia del deber de trato digno en el marco del transporte aeronáutico está en que éste rige de manera supletoria por ser un instituto ignorado por el resto de la legislación en esta materia, por lo que naturalmente la reparación y sanción previstas ante el incumplimiento a este deber deberán también buscarse en otro lado, tal como en los daños punitivos, vía el artículo 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor.

Algunos ejemplos de conductas por parte de las aerolíneas que generan un trato que no resulta digno los encontramos cuando el consumidor es citado excesivamente antes del tiempo de embarque, y es injusto que habiendo el pasajero cumplido con su molesto deber de cooperación durante el embarque, habiendo realizado todos los trámites previos, este tenga que además sufrir de los retrasos, los cuales suelen ser frecuentes y de los cuales no existen respuestas satisfactorias para el pasajero, más que esperar y tolerar la falta de información. Una vez en el avión, es una práctica cada vez más generalizada que las aerolíneas operen con aviones contruidos en razón de optimizar al máximo el espacio disponible, en claro detrimento de la comodidad del pasajero en el viaje que constantemente se lo obliga a tener contacto físico con otros pasajeros para llegar a su asiento, o movilizarse dentro de la aeronave.

Muchas de las conductas mencionadas en el párrafo anterior no tienen siquiera mención en la legislación de transporte aéreo, y el único medio para desalentarlas es a través de los daños punitivos, cuando ellas vulneren los derechos de los consumidores, puesto que la regulación nacional e internacional ha quedado vetusta a la realidad de acontecimientos que se suscitan en la circunstancia de la celebración de un contrato de transporte aéreo (Capaldo, 2017, p. 200).

Como se mencionó con anterioridad en alguno de los ejemplos anteriores, uno de los derechos de los que goza el consumidos/pasajero y que resulta de vital importancia es el derecho a la correcta, completa e integral información conforme al art. 4 de la Ley de Defensa del Consumidor. Dicha protección no solo comprende el contenido del mencionado artículo, sino que también se extiende a otros supuestos regulados en la Ley de Defensa del Consumidor, como son la información sobre cuestiones peligrosas o nocivas para la salud del consumidor (arts. 5 y 6) y, deficiencias del producto (art. 9).

Este deber se extiende en las tres fases del perfeccionamiento del contrato (precontractual, contractual y postcontractual), resulta de orden público y con jerarquía constitucional (art. 42 CN) y es uno de los primeros y más argumentados derechos del consumidor. En este sentido, la información deberá ser dada de forma veraz, actualizada y adecuada, entendiéndose

adecuada por útil para el consumidor, lo que implica que debe ser legible y entendible por el mismo.

La Ley N° 24.240 regula la cuestión de las contrataciones a distancia, las celebradas fuera del establecimiento del proveedor y del derecho de arrepentimiento en los arts. 32 (Venta fuera del establecimiento del proveedor), 33 (Ventas a distancia), y 34 (Derecho de arrepentimiento). Los dos primeros artículos citados contienen el “marco fáctico”, o aquellas situaciones meritorias de especial tutela del consumidor, y el último otorga el derecho de arrepentimiento y describe su operatoria.

El art. 37 de la Ley de Defensa del Consumidor protege al consumidor de las cláusulas abusivas que el proveedor predisponga en su servicio. En este sentido, la eximición de responsabilidad del proveedor, así como la extensión de sus derechos y la renuncia de derechos consagrados del consumidor y usuario de transporte aéreo, se consideran cláusulas nulas, dado que los derechos del consumidor son de orden público, por lo que operan de pleno derecho, son irrenunciables y son aplicables de oficio por las autoridades jurisdiccionales.

Es derecho del consumidor que el servicio que el proveedor ofrece sea brindado en las condiciones ofrecidas, publicitadas y convenidas (art. 19 Ley de Defensa del Consumidor). Esto se relaciona a la publicidad como parte vinculante de la oferta, y a fenómenos no cubiertos del todo por el Código Aeronáutico como el overbooking, y la venta de pasajes mediante intermediarios (agentes de viajes). En este sentido, es de plena aplicación la responsabilidad precontractual en los casos que surgiera un daño producto de la venta del pasaje, previo al efectivo acarreo en sí del pasajero y sus equipajes.

2.2. Los resarcimientos.

El daño punitivo en el Derecho Aeronáutico.

Existen diversos tipos de resarcimientos en virtud de la naturaleza del daño o lesión que exista. Particularmente, interesa detenerse en el tipo de daños punitivos por su importancia y polémica. A grandes rasgos, son daños punitivos aquellos que se imponen como castigo al proveedor, aparte de los daños compensatorios, por su conducta ilícita y dañina hacia el consumidor. El art. 52 de la Ley de Defensa del Consumidor limita a \$ 5.000.000 el monto punible a través de este instituto. Desde este trabajo, se entiende que este tipo de daños debe

ser incorporado a la órbita de indemnizaciones a favor del pasajero/consumidor en el ámbito del derecho aeronáutico.

En el derecho argentino, el transportista es un proveedor excluido por el art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor. Sin embargo, “excluido” no implica que el proveedor esté eximido de cumplir con esta norma, sino que se rige principalmente por el derecho aeronáutico y supletoriamente por la Ley de Defensa del Consumidor. Ahora bien, el sistema de daños del Código Aeronáutico no contempla los daños punitivos. Las sanciones previstas en el Código Aeronáutico (arts. 208 y ss.) no sancionan las mismas conductas que el daño punitivo, por lo que excluir al daño punitivo implica dar rienda suelta a incumplimientos por parte de los transportistas aéreos.

Probar este último punto depende de una construcción histórica y conceptual de los daños punitivos. Los daños punitivos son una creación jurisprudencial de los Estados Unidos de América, en donde impera el sistema legal del common-law, donde un precedente, un caso, se convierte en una regla de derecho vinculante para todos los tribunales inferiores dentro del mismo sistema judicial (federal o estatal). En 1974, en el caso “Gertz”, la Corte Suprema de los Estados Unidos de América creó el instituto de los daños punitivos, definido como multas privadas impuestas por jurados a los fines de castigar conductas reprochables y disuadir la reiteración de estas.

Entonces, este instituto está construido como una sanción civil económica (valuada en dinero), cuyo fin es castigar conductas reprochables y disuadir de que se repitan en el futuro. En este sentido, los elementos que caracterizan a los daños punitivos son la sanción y la disuasión. Esta función presenta el primer quiebre entre los daños compensatorios y los punitivos. Los primeros tienen una función resarcitoria, mientras que los segundos tienen una función sancionatoria y disuasiva. Los primeros reparan, los segundos castigan.

Por esa razón, la imputación de los daños punitivos se hace por sobre los daños compensatorios. Sin embargo corresponde hacer una aclaración: los daños punitivos no son independientes de los compensatorios, sino que se imputan por separado. En otras palabras, los daños punitivos prosperan si y solo si también lo hacen los compensatorios, pero aun así, los primeros no forman parte de los segundos. Esto se debe a que los daños punitivos son accesorios a los daños compensatorios.

Ahora bien, el sistema clásico de daños que adopta el viejo Código Civil de Vélez solo tiene una función reparadora. En otras palabras, el principio general del derecho privado es que los daños deben ser reparados, mas no la conducta de la parte que genera la situación

dañosa castigada. Esta función sancionatoria-disuasiva no es algo que existe dentro del derecho civil clásico ni dentro del derecho aeronáutico, sino que es una sanción específica contemplada dentro de la Ley de Defensa del Consumidor, por lo que es sólo aplicable ante la existencia de una relación de consumo (Capaldo, 2017, p. 33). Los daños punitivos no son la norma, sino que se aplican de forma excepcional, es decir, en casos específicos.

Entonces, esto explica por qué los daños punitivos son aplicables, pero no explica del todo por qué se debe imputar tales daños sin tener en cuenta la tarificación del Código Aeronáutico. Ya se ha discutido la finalidad sancionatoria y disuasiva del daño punitivo. Ahora se terminará de discutir otros dos caracteres: la *“accesoriedad”* y la *“inasegurabilidad”*.

Los daños punitivos son accesorios y excepcionales. El principio, en el derecho privado, es que los daños deben ser resarcidos. Los daños punitivos se aplican de forma excepcional. Entiéndase excepcional como aplicado en casos especiales, de forma adicional a los daños compensatorios. El carácter excepcional se debe a que los daños punitivos se aplican solo ante aquellas conductas dañosas surgidas motivo de una relación de consumo en la cual medió dolo o culpa grave. Este factor de atribución subjetivo es la prueba más clara de excepcionalidad, al estar los daños punitivos regulados en una ley que por regla impone el factor de atribución objetivo. La última característica a discutir de los daños punitivos es la *“inasegurabilidad”* del daño. Por este vocablo se entiende que los daños punitivos, como remedio legal, deben ser de una magnitud tal que deben disuadir al proveedor de volver a repetir la conducta reprochada.

En este sentido, la función disuasiva está en que la reparación del daño y su sanción tengan un costo mayor que producirlo, dado que la mayoría de los proveedores que cometen estas conductas reprochables consideran que actuar de forma dañosa es menos costoso que actuar de buena fe. Bajo esta lógica, si se considerara que los daños punitivos estuvieran incluidos dentro del sistema de daños del código aeronáutico, la aplicación de este instituto sería inútil y, por tanto, innecesaria, dado que los daños tarifados, que lejos están de reparar de forma íntegra, más lejos están de ser una sanción disuasiva (Capaldo, 2017, p.57).

En conclusión, la aplicación exclusiva, accesorio y excepcional de los daños punitivos en el sistema de defensa del consumidor, junto con el carácter exclusivamente resarcitorio del derecho de daños clásico adoptado por el Código Aeronáutico, son razones suficientes para concluir que el Código Aeronáutico no contempla la aplicación de daños punitivos y que, por lo tanto, son aplicables de forma supletoria de acuerdo al art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor.

2.3. Indemnizaciones tarifadas.

Los daños en el Derecho Aeronáutico a nivel nacional son tarifados, lo que impone una doble limitación del daño. Ello implica un acotamiento de la faz resarcitoria de los daños en los casos de situaciones que generen responsabilidad. En primer lugar, las consecuencias deben ser resarcibles acorde a las reglas de imputación del CC (actualmente se regiría por el CCCN). Una vez que el daño es imputable al responsable, este no puede superar los topes impuestos por el Código Aeronáutico (arts. 144 y 145, Código Aeronáutico). Estos límites son una defensa que debe oponer el transportista ya que no operan de pleno derecho³. Desde el punto de vista de este trabajo, esta serie de requisitos que se transforman en un beneficio para el transportador, y parte fuerte de la relación negocial, implica un despropósito respecto a la normativa de consumo y un freno a todos los avances que se han planteado desde la modificación del CCCN y la jerarquización de los principios de consumo.

Los montos máximos de valuación de los daños en el Derecho Aeronáutico son un elemento que es más que polémico, puesto que redundaría en un claro acotamiento a la reparación integral para el pasajero/consumidor, lo que contraría la finalidad reparadora que se expone desde el CCCN. Estos límites tarifarios son los siguientes:

Art. 144 CA: “En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración Nacional.”

Art. 145 CA: “En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a dos (2) argentinos oro por kilogramos de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega. En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda

³ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Comercial y Federal, Sala III, “Brújula c/Aerolíneas Argentinas s/Daños y perjuicios”, S 28/07/87, RAT N°1 página 59.

limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro de total.” (art. 145, CA).

Es cláusula nula acordar un límite de responsabilidad inferior al legal, aunque es válido ampliarla (art 146, CA). Los Codificadores establecieron el sistema de indemnizaciones en Argentino Oro con el fin de tener un sistema fluctuante que absorba toda desvalorización que pudiera sufrir la moneda con el transcurso del tiempo y tener montos constantemente actualizados, pero aun en la actualidad, la revalorización de esa moneda de referencia no permite tener en concreto una subsanación plena, integral y actual de los daños sufridos por estos pasajeros. Asimismo, el elemento de daño punitivo no se encuentra valorizado, como un posible daño moral que surja de la circunstancia dañosa. Por ello fue este tema particularmente abordado en líneas anteriores.

La responsabilidad del transportista resulta contractual (arts. 139 y 140, CA)⁴. No obstante, *“es de naturaleza extracontractual la acción ejercida por los herederos del pasajero fallecido durante el transporte aéreo”*⁵. Lo que resulta entendible por la naturaleza de la relación que une a los herederos con quienes demanda. El art. 149 del Código Aeronáutico dispone una protesta para constituirle en mora. La responsabilidad del transportador es “ex lege”, de carácter extracontractual, en este sentido se refiere el art. 153 del CA, el cual dispone que:

“Si el transporte aéreo fuese contratado por un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el art. 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.”

La solidaridad es un elemento propio de las relaciones de consumo y es apropiado hacer ver que es mecanismo justo para la consecución de la reparación por los daños sufridos por el pasajero/consumidor (Kemelmajer De Carlucci, 2011, p.122). Esta sólo procede cuando se le puede imputar la responsabilidad por la inejecución del contrato a quienes la norma ha dispuesto. En ese sentido, la jurisprudencia del caso ha entendido que el

⁴ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala II, “Blanco, Margarita c/Viasa Venezuela Intercontinental Airways y otro” S 10/04/97, LL1997-D, página 430

⁵ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala III, “Veloso, María E. c/Provincia de Neuquén y/u otros”, S 26/04/88, LL1988-C-480

transportador *“estará obligado a responder, con las modalidades propias de la solidaridad, si ha existido de su parte un incumplimiento que le sea imputable, pero él no asume, frente al cargador consignatario las obligaciones que surjan del conocimiento originario que le son ajenas o que no está en sus posibilidades que se ejecuten (...) Lo contrario sería imponer a una parte que ha ejecutado cabalmente su obligación las consecuencias de un incumplimiento al que ha sido extraña por completo”*⁶.

Para que el transportador responda, no sólo debe probarse el daño, sino también que el daño haya ocurrido durante el acarreo. En este caso, el transportador se liberará de toda responsabilidad a través de la ruptura del nexo causal. La cláusula que convenga la solidaridad entre transportador y transportista es nula. Todas ellas, cuestiones propias de las reglas de responsabilidad civil que imponía el sistema clásico del CC, y que hoy se ven relegadas en el CCCN.

El factor de atribución del transportista es subjetivo: *“El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas”* (art. 142, CA). El transportista puede exonerarse de la responsabilidad por daños, pérdidas o demoras, por las causales descriptas en el art. 142 del Código Aeronáutico, generalmente ante los casos de fuerza mayor que en muchas ocasiones suceden en el derecho aeronáutico. Desde el punto de vista de la solidaridad aplicada a estos casos, el factor de atribución del transportador es el mismo que el del transportista, debido a la conexidad de los contratos. Si bien la obligación es solidaria, el transportador que acredita que entre el daño y su conducta no hay relación causal queda exento de toda responsabilidad, aún si el transportista fuere imputable (Kemelmajer De Carlucci, 2011, p.130)

. Su conducta será apreciada en relación con el medio técnico que emplee para llevar a cabo esa tarea.

En la dimensión internacional de este derecho, el Convenio de Montreal establece los mecanismos que anteriormente se referenciaron, pero desde el punto de vista supranacional. Este Convenio de Montreal de 1999, en su art. 22 tarifa los siguientes topes indemnizatorios: 4.150 Derechos Especiales de Giro (DEG) por pasajero por demora; y, 1.000 DEG por pasajero por daños a los equipajes, salvo que se declare su valor con anterioridad al vuelo.

⁶ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I, “INA Rodamientos S.A. c/Capitan y/u otros Buque Tenacious y otros s/Faltante de carga transporte marítimo”, S 12/10/99.

Sin embargo, para los daños físicos a la persona no hay un tope indemnizatorio que limite el monto a resarcir, lo cual muestra una opción mas amplia a la reparación integral ante estos hechos aleatorios. La reparación de los daños a las personas es integral, pleno, cierto, pero lo que sí se regula es qué factor de atribución corresponde para este tipo de daños.

El art. 21 del Convenio de Montreal de 1999, impone la responsabilidad de carácter objetiva por debajo de los 100.000 DEG, y la de carácter subjetiva por encima de ellos. Pasados los 100.000 DEG, el transportista se exime de responsabilidad probando su falta de culpa o la culpa de un tercero. Pero, pasado ese límite el transportista no podrá limitar ni eximirse de su responsabilidad.

La indemnización por daños con arreglo al Convenio de Montreal comprende la muerte o daños físicos y psíquicos en el pasajero (art. 139, CA). También se incluye la indemnización del daño moral, el cual debe ser acreditado por el pasajero salvo que resulte de las circunstancias del caso⁷. A esta idea se le adita una serie de condiciones, como que haya un pasajero, que este sufra daños o muerte por un accidente, y que dicho evento haya ocurrido durante la ejecución del transporte (art. 17, Convenio de Montreal).

A su vez, el convenio de Montreal de 1999 le impone al transportista un deber secundario de seguridad. La obligación de seguridad consiste en prestar todos aquellos cuidados, prevenciones y la disposición de los medios materiales y humanos idóneos, con el fin de garantizar la integridad del pasajero. Según la doctrina este deber de seguridad es una obligación de resultado, por lo que el transportista se libera total o parcialmente por caso fortuito, fuerza mayor, o la culpa de la víctima (art. 20, Convenio de Montreal de 1999) o de un tercero.

Todo este juego de mecanismos y normas que constantemente colocan al pasajero o consumidor en la carga de probar el daño, el tipo de daño, y los montos a indemnizar no hacen mas que ralentizar y quitar calidad a una reparación que debería mostrarse como integral, plena, a tiempo y cierta. La herramienta de colocar topes indemnizatorios a los daños acaecidos parece una mecánica que choca contra los lineamientos convencionales, constitucionales y en lo referente a los principios y normativa del consumo.

Es decir, este sistema es claramente arbitrario, abusivo y arcaico, sin sustento jurídico al día de la fecha en virtud de que el principio fundamental del derecho de no dañar a otros encuentra su límite en derecho aeronáutico en razón de que el transportador quien representa

⁷ Cámara Nacional de Apelaciones en los Civil y Comercial Federal, Sala I, “Toporovsky, Rosa María y otros c/United Airlines s/Daños y perjuicios.

la parte más fuerte de esta relación contractual se limita de responder sin argumento jurídico real pero si por cuestiones económicas. Pero el sistema es aún mucho más perverso porque el transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas para evitar el daño.

Desde este punto de vista, los topes indemnizatorios deben estar fijados por el monto mismo del daño, con todas sus aristas consideradas, desde una perspectiva de reparación integral del daño, que motive a la producción de normativas actualizadas que permitan una prevención de los daños y circunstancias aleatoria.

Capítulo 3.

1. Debates jurisprudenciales.

Ahora bien, de los conceptos aclarados anteriormente, se debe mencionar que la herramienta que resultaría más apta para amparar al usuario aéreo ante los posibles incumplimientos de la línea aérea sería la ley del consumidor y sus modificaciones, sin embargo esto no es lo que ocurre en los hechos, debido a que aquel cuerpo normativo en su Art. 63 determina que todos los efectos que deriven de un contrato de transporte aéreo serán regulado en un primer término por el Código Aeronáutico si se trata de un vuelo de cabotaje, o por los convenios internacionales a los que ha adherido nuestro país, si es un vuelo internacional (Convenio de Varsovia de 1929 – La Haya 1955 y el Convenio de Montreal de 1999). Por lo que la aplicación de esta ley para regular el contrato de transporte aéreo y su consecuencia resulta solo de carácter supletorio.

Este artículo, sin embargo resulta claramente contradictorio a la finalidad de esta ley, ya que hace foco a la protección del sujeto pasivo del derecho de consumo, que representa la parte más débil en aquella relación, y por ende es quien resulta más propenso a sufrir abusos en sus derechos. Cabe mencionar que el fundamento a favor de la vigencia de este artículo es que aquel hace a la autonomía propia del derecho aeronáutico, contemplada en art 2 (Ley 17.285).

Doctrina más que autorizada entiende que “...*Los fundamentos transcritos para el veto parcial de la ley son, a mi criterio, correctos porque respetan los principios propios del Derecho Aeronáutico, su especificidad, su autonomía y la imperatividad de sus normas (...)* Tampoco, como citaré es un régimen inconstitucional, todo lo contrario, la Reforma de 1994 precisamente le otorga valor al Derecho Internacional ratificado sobre el interno...”, y nunca fueron atacados de inconstitucionalidad. Es entonces que, “*en materia aeronáutica la normativa es de carácter especial, internacional, integral, uniforme e imperativa y por ello la jurisprudencia, hasta el momento, es uniforme en cuanto la aplicación de las normas aeronáuticas a todas las acciones derivadas del Contrato de Transporte Aéreo*” (Kemelmajer De Carlucci, 2011, p. 230).

Por su parte el Dr. Mario Folchi (2015) entiende que el pasajero en el contrato de transporte aéreo no es un “usuario” sino que es parte del contrato pero de ninguna manera se lo puede llamar usuario, ya que entre el transportador y el pasajero no existe una relación de consumo,

y dicha diferenciación nace porque al tratarse de una “actividad aeronáutica” se le debe aplicar un régimen diferenciado al del resto, y por ende autónomo.

Para otro sector de la doctrina minoritario a la se le adscribe la Dra. Javurek, la práctica este régimen específico resulta deficiente, colocando a los pasajeros aéreos, en una posición desventajosa, en comparación con cualquier otra categoría de usuarios, dados que sus derechos no se encuentran íntegramente amparados, situación que se refleja cotidianamente a través de la realización de dos prácticas que resultan muy comunes en la aeronavegación, como ser el overbooking y el retraso.

La jurisprudencia nacional no ha resultado ajena a estos hechos, han dictado fallos ejemplares, como ser "Thompson" en el cual el Sr. Diego Thomson debía volar desde el aeropuerto internacional de Barajas con destino hacia Ezeiza el día 29 de noviembre de 2003 a las 12 en el vuelo 6845 de Iberia, pero ese mismo día, desde el transportador informó a los pasajeros que tendrían que esperar hasta el vuelo de las 23hs. Frente a este grave incumplimiento, la empresa ofreció un resarcimiento de 300 euros, pero el Sr. Thompson no aceptó tal ofrecimiento y tomó el vuelo que le ofrecieron.

Cuando terminó su recorrido y volvió al país, inició una demanda por daños y perjuicios a la empresa, y si bien en primera instancia el juez a quo reconoció que los 300 euros, el demandante apeló y finalmente la Cámara decidió que existía dolo en la sobreventa y resolvió que *"overbooking implica un incumplimiento contractual que se califica como doloso, se ha convertido en una práctica habitual, descomedida y voluntaria de las compañías aéreas respecto al pasajero, afectando el funcionamiento de un servicio destinado al público con conciencia de su ilegitimidad"*⁸ razón por la cual se ordena a la demandada a responder no solo por el daño material (inmediato y mediato) ocasionado al pasajero por no poder embarcar, sino también el moral padecido por la pérdida de tiempo al que ha considerado sinónimo de pérdida de vida.

Como se puede observar, la Cámara con muy buen criterio considera este tipo de comportamiento por parte de la empresa transportadora abusivo, habitual y lo más importante doloso. Que este dolo, no significa otra cosa que un incumpliendo contractual deliberado y arbitrario, muy común por parte de los transportadores. Como se puede desarrollar supra, es una práctica abusiva por parte de las empresas, y en donde el usuario se encuentra en desventaja sideral.

⁸ CNCiv., Sala III, "Thompson Diego. P. c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s. Daños y Perjuicios"; Recuperado el 04/07/2011 de <http://derechoaereo.blogspot.com.ar/2008/07/fallo-thompson-diego-pedro-c-iberia.html>.

Otro fallo fundamental en materia de retraso y del incumplimiento contractual es el fallo “Montero”⁹ en el cual el señor Miguel Á. Montero, su cónyuge y sus dos hijos debían viajar con fecha 06/06/2011 en el vuelo 4347 de Lan Argentina S.A. desde la ciudad de San Carlos de Bariloche hasta la de Buenos Aires pero en virtud de las cenizas volcánicas despedidas por el volcán chileno Puyehue frustraron el cumplimiento del transporte convenido.

Frente a ello y con fecha 12/09/2012 el Sr. Montero promovió acción por daños perjuicios contra Lan a fin de ser indemnizados por los perjuicios sufridos en dicha ocasión, fundando su demanda en la Ley de Defensa del Consumidor. La empresa transportadora comparece y contesta la demanda oponiendo excepción de prescripción con apoyo en el art. 228 del Código Aeronáutico, en virtud de que desde el evento dañoso hasta el día de inicio de la demanda había pasado más de un año, por lo que la acción estaba prescripta.

Trabada la litis, el juez de primera instancia hace lugar a la excepción expuesta por la empresa de transporte condenando a la parte actora el pago de las costas, por lo que el Sr. Montero se agravia de la sentencia aduciendo que al tratarse de una relación de consumo la prescripción es a los 3 años.

El juez entendió en esta oportunidad que “no cabe duda de que en las presentes actuaciones -y al sólo efecto de determinar la naturaleza de la acción impetrada y el plazo de prescripción aplicable- se trata de una demanda fundada en un hecho originado en la actividad aeronáutica, extremo que determina la aplicación del plazo específico de prescripción que prevé la ley en la materia; es decir; el art. 228 del Código Aeronáutico, como bien lo resolvió el Magistrado de la anterior instancia (causa 7210/11 del 28/06/13 y sus citas).

Y así lo ha entendido el propio legislador cuando estableció en el art. 63 de la ley 24.240 que al contrato de transporte se le aplicara el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y sólo supletoriamente la ley de Defensa del Consumidor (Mosset Iturraspe, J., Wajntraub, C., 2008, pág. 311).

Si bien este fallo carece de un final feliz para la parte actora, en la disciplina aeronáutica supone un reconocimiento de que en la relación jurídica entre pasajero y transportador existe una relación de consumo, pero la conclusión de los señores vocales es errónea ya que al reconocer una relación de consumo le es aplicable la normativa más favorable al

⁹ CNCiv., Sala III, “Montero, Miguel A. y Otros c/LAN Argentina SA s/Daños y Perjuicios”, Recuperado el 11/6/2015 de <http://tuespaciojuridico.com.ar/tudoctrina/2015/07/23/jurisprudencia-prescripcion-de-la-accion-danos-y-perjuicios-aplicacion-del-codigo-aeronautico-por-remision-de-la-ley-24-240/>

consumidor, y no la más perjudicial como es la normativa que regula el Código Aeronáutico, y la que ellos utilizaron para rechazar la demanda y confirmar la primera instancia.

En este fallo ejemplar se debe vislumbrar que de a poco se va reconociendo que entre la relación transportador – pasajero/consumidor existe una eminente relación de consumo, en donde debe regirse por los principios y garantías antes desarrollados. El usuario ante este fallo cuasi ejemplar, se ve amparado ante un claro contrato de consumo, por lo que la existencia del artículo 63 de LDC y sus modificaciones no tienen razón de ser.

Otro fallo a analizar es proveniente de la provincia de Córdoba del año 2014, en autos caratulados: “Longui”¹⁰, en el cual el actor promueve demanda por daños y perjuicios en contra de la Empresa Lan Argentina S.A, como consecuencia de la cancelación de su vuelo cuyo trayecto era de Córdoba a Buenos Aires con fecha 17 de noviembre de 2011, lo que impidió efectuar el tramo del vuelo desde Ezeiza hasta Guayaquil, República del Ecuador, el día 18 de noviembre de 2011, ocasionándole al actor como consecuencia de ello la pérdida de un cupón no utilizado, manutención, viáticos y gastos de traslados.

La Cámara octava de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la ciudad de Córdoba, resuelve el 12 de Junio de 2014 el recurso de apelación interpuesto por la empresa LAN ARGENTINA S.A. contra la sentencia la sentencia del juez en Civil y Comercial de 1º instancia y 9º nominación y dispone rechazar la excepción de incompetencia y hacer lugar a la demanda promovida por el actor, condenando a LAN ARGENTINA S.A. abone, los siguientes rubros : a) Daño Material Emergente b) Daño Moral c) Intereses moratorios judiciales.

El tribunal resolvió aplicar en forma primaria la Ley de Defensa del Consumidor y sus modificaciones, ya que considera que en el caso en concreto existe una relación de consumo materializada a través del contrato celebrado entre ambas partes. Por lo que esta normativa resulta la más adecuada para sancionar el incumplimiento o mal cumplimiento del servicio no derivado de caso fortuito o fuerza mayor. La Cámara también determinó, que dentro de los principios generales que emanan del derecho del consumo , se consagra el “derecho a la debida información”, tutelado tanto en el Art. 4 de dicha ley como también el Art.42 de la Constitución Nacional, consiste en la obligación que pesa sobre el proveedor de suministrar información en forma cierta, clara y detallada al usuario del servicio, al momento de realizar la reserva o contratar el transporte, como así también toda información sobre circunstancias

¹⁰ Cám 8a Civ. y Com. Córdoba, “Longui, Franco Emilio c/ LAN Argentina SA-Abreviado-Cobro de pesos- Recurso de Apelación”, Semanario Jurídico No: 1968.

que puedan provocar su modificación, en este caso la demandada omitió informar al actor de alguna alternativa viable, para solucionar el perjuicio causado por la cancelación del vuelo.

Como se puede apreciar en el fallo bajo análisis, el C.A. sólo puede ser aplicable para regular los daños y perjuicios que se le haya ocasionado a un pasajero sufrido durante el viaje, por lo que toda persona que ha contratado el viaje pero no ha partido no es un pasajero en vuelo, por lo que se le sería aplicable en forma primaria la Ley de Defensa del Consumidor.

En este fallo se consagra una de las garantías más relevantes que es “*el deber de información*”, y la misma representa casi un principio en el cual todo proveedor y/o comerciante debe respetar frente a un usuario o consumidor, porque es elemental a la hora de contratar o adquirir un bien o servicio, en otras palabras, quien contrate debe tener en claro que va contratar. En el derecho aeronáutico y su legislación, al estar exento del manto protectorio que representa la el derecho de consumo y sus modificaciones a la parte más débil, el usuario se encuentra en una desventaja trascendental ya que para exigir y/o accionar contra la empresa tendrá que acudir a una vía lenta, desproporcionada y costosa, además de lidiar con topes indemnizatorios y mecanismos que contrarían los fines de ran parte del plexo normativo.

Otro caso que es importante traer a colación es el caso Mustafa. En este, el Sr. “Mustafa”¹¹, era demorado en oportunidad al realizar los trámites de abordaje (como decena de veces), y como consecuencia de las reiteradas demoras (retraso) que debió soportar al realizar los trámites previos a abordar distintos vuelos durante el término de dos años, en razón de existir una orden de detención para una persona con su mismo apellido, lo que hizo que su nombre figure en una lista de personas sospechadas de terrorismo denominada “no fly list”, exponiendo al actor a situaciones engorrosas y desgastantes que, sin mayor esfuerzo, bien podrían haberse evitado.

Una cosa que son tomar medidas de seguridad, y otra bien distinta es pretender impunidad ante daños innecesariamente causados por la compañía aérea, claramente el actor no fue tratado con la dignidad que merece y a la que es acreedor en su condición de usuario del servicio, por lo que se condena a la empresa aérea demandada a pagar al actor la suma de \$ 16.000 en concepto de daño moral.

Como se puede observar en este fallo ejemplar, la dignidad del usuario es un derecho fundamental reconocido constitucionalmente, y en el marco del vigente CCCN, se ha

¹¹ CNCiv, Sala II, “Mustafá, Allí José vs. Aerolíneas Argentinas S.A. s. Daños y Perjuicios”, RC J 2335/15.-

valorizado la dignidad humanidad, no importa tanto el contrato de consumo, más si la persona del consumidor o usuario, quien siempre y cuando obre de buena fe y sea perjudicado en su interés patrimonial legítimo al realizar una transacción comercial.

Claramente este reconocimiento permite superar la barrera del injusto, incoherente e inconstitucional artículo 63 de Ley de defensa del Consumidor y sus modificaciones, que obedeciendo a razones de índole política y económica “justificaría” que aún en estos tiempos de grandes cambios tal aberración vigente en nuestro sistema.

Por último, en la causa “López”¹² se confirmó una multa a la empresa aérea que, frente al desvío de uno de sus vuelos, traslado por vía terrestre a los pasajeros afectados, omitiendo informar a estos que tenían derecho a abordar otro vuelo, toda vez que dicho proceder implica un incumplimiento del servicio en las condiciones pactadas en los términos del Art. 19 de la Ley 24.240 y resulta contrario al deber de información consagrado en el Art. 4 de dicha ley.

La Cámara de Apelación determinó al respecto "no encontramos (en el código aeronáutico) ninguna disposición relativa a la obligación genérica de informar (Art. 4, Ley 24.240) y lo que es más, tampoco encontramos disposiciones relativas a las sanciones que correspondan por incumplimiento de tales obligaciones, lo cual es perfectamente lógico. Podemos afirmar entonces, que la subsidiariedad de la Ley de Defensa del Consumidor, no exime al transportista aéreo de la obligación de informar ni la de prestar el servicio en las condiciones pactadas publicitadas o convenidas. Coincidentemente con ello, la Doctrina ha dicho: En nuestra opinión son aplicables al transporte aéreo en forma principal y no supletoria entre otros los siguientes artículos de la Ley 24.240: 3 a , 8, 19 y 36 a 39. "(según votos de los Vocales considerando.

En este fallo se consagra nuevamente la garantías más relevantes que es “el deber de información”, y como se mencionó con anterioridad, representa casi un principio en el cual todo proveedor y/o comerciante debe respetar frente a un usuario o consumidor, porque es elemental a la hora de contratar o adquirir un bien o servicio, en otras palabras, quien contrate debe tener en claro que va contratar.

¹² CNCiv Federal de Tucumán, "Lopez, Carlos E. c/ Empresa Lloys Aereo Boliviano", NOA 2005, 643-10.

Conclusiones

Finalmente, queda realizar una valoración de los temas planteados, teniendo en cuenta los objetivos y la hipótesis de trabajo diagramada. Por empezar, desde el punto de vista de todo lo analizado, se entiende que la hipótesis de trabajo se ve cumplimentada, puesto que todo el mecanismo de reparación por daños establecido en la legislación aeronáutica resulta insuficiente.

Los objetivos generales se han visto completamente llevados adelante, puesto que se procedió a analizar toda la legislación específica de la temática, al mismo tiempo que se desarrollaron puntos referentes a las indemnizaciones, sus tipos y mecanismos de cálculo. La valoración propia, que tiene apoyo jurisprudencial, marca que las indemnizaciones tarifadas existentes resultan claramente insuficientes, injustas y alejadas de la concepción de reparación integral civil y comercial, y de los principios básicos del derecho de consumo, que poseen jerarquía constitucional y que resultan aplicables a los casos analizados.

Todo ello esta refrendado no solo en la valoración que esta parte hace respecto a la normativa imperante y las contradicciones que existen entre varios puntos del plexo normativo, sino también en los debates jurisprudenciales referenciados en el capítulo 3. Por ello, la hipótesis “ *Las tarifas existentes en la legislación aeronáutica y de consumo nacionales ante hechos que generan responsabilidad civil en el marco de un contrato de transporte aéreo de personas resultan insuficientes para reparar de manera integral la pérdida o lesión patrimonial del damnificado/a* ” la entendemos cumplimentada..

Sobre los objetivos específicos, sin dudas que se han definido los contratos de transporte aéreo, sus sujetos intervinientes, sus derechos y obligaciones, las circunstancias indemnizables y todo elemento que implique un cotejo entre la normativa de consumo, la civil y comercial y la aeronáutica.

Pero todo esto no deja de lado que nos encontramos ante un sistema que no es el mejor, que no cumple con disposiciones de protección universal de los pasajeros, que debemos considerarlos consumidores y que exponen la necesidad de una actualización normativa que respete y proteja los derechos del colectivo, que se sobreentienden en la categoría de los Derechos Humanos. Así, tratándose el transporte de un contrato de consumo, la limitación cuántica que realizan las normas de transporte aéreo no solamente resulta irrazonable e injusta sino también inconstitucional. La medida del perjuicio estriba en el daño causado y el afectado tiene derecho a ser resarcido plenamente.

Las discusiones sobre la interpretación de las normas dentro del plexo normativo local implica que se establecen desigualdades según el medio empleado, en violación del Art.16 CN. El Art.1709 del CCCN establece la prelación normativa en caso de que la responsabilidad sea tratada por diversos cuerpos legales y determina que, en los casos en que concurren las disposiciones del CCCN y las de alguna ley especial relativa a responsabilidad civil, son aplicables, en el siguiente orden de prelación:

- a) las normas indisponibles del CCCN y de la ley especial;
- b) la autonomía de la voluntad;
- c) las normas supletorias de la ley especial;
- d) las normas supletorias del CCCN.

Entonces, ante esta realidad normativa, no se entiende el porqué de asignarse, frente al pasajero/consumidor, un marco jurídico diferente según cuál sea el medio de transporte empleado. Se desvirtúa el principio de reparación integral mediante la aplicación de topes o tarifas, con indemnizaciones menguadas por meros motivos político-económicos. La normativa de consumo que es de aplicación en forma subsidiaria, es una ley cuyo objeto primordial se centra en la protección de la parte más débil, ya que cuando hablamos de contrato de consumo entendiendo por aquél como el celebrado entre consumidores de bienes o usuarios de servicios y por otro lado el proveedor profesional, en donde el consumidores y/o usuarios, pudiendo ser persona física o jurídica que adquiere o utiliza bienes o servicios en forma gratuita u onerosa como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social, se pudo comprobar que existe una muy marcada desigualdad de poder, ya que el proveedor profesional, que en el caso bajo análisis es una empresa dedicada a la explotación aeronáutica, en donde los dividendos suelen ser multimillonarios, y más cuando se realizan estas prácticas abusivas como el overbooking y el retraso aéreo injustificado, cuenta con una normativa que lo exime de la aplicación de una la ley más favorable al consumidor.

Es necesario un cambio, una solución integral y concreta que se traduzca en una modificación de la norma aeronáutica y que actualice el sistema indemnizatorio, porque a las claras se demuestra vetusto, irregular y carente de cohesión normativa con el plexo legal que integra.

Bibliografía

AMBROSINI, A (1949), *Instituciones de Derecho a la Aviación*. Buenos Aires: Editorial Astrea.

BARREIRO, K. y KOULINKA, A. (2015) - Relevamiento de los reclamos formales efectuados por los viajeros en la Ciudad de Buenos Aires. Observatorio del Derecho del Turismo - Facultad de Derecho de la UBA

BROSETA PONT, M. Y MARTÍNEZ SANZ, F. (2005): «El contrato de transporte (II)» en *Manual de Derecho mercantil*, Tecnos, Madrid.

CAPALDO, G. (2017) - La Autonomía Legislativa del Contrato de Transporte Aéreo y el Orden de Prelación Normativa del Código Civil y Comercial de 2014 (con especial referencia al contrato de transporte de pasajeros celebrado por medios electrónicos). *Revista Electrónica Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja* - Número 19 - Buenos Aires.

CESERANI, L. (2015); *La humanización del Derecho Privado*; Thomson Reuters- La Ley.

COLAZO, I. (2011), *El trato digno y equitativo al consumidor a la luz de los principios constitucionales*; *Revista de Derecho Privado* - InfoJus, DACF110011.

ESTÉBANEZ DE CELIS, M. (2013) “Los consumidores y usuarios: derechos”, Trabajo de Fin de Grado, Soria, Ed. Universidad de Valladolid. Escuela Universitaria de Ciencias Empresariales y del Trabajo.

FERRER TAPIAS, B (2013). “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatutos y responsabilidad.” Dykinson, Madrid.

FOLCHI, M. (2015), *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Buenos Aires: Editorial Astrea.

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. (2011) “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia Judicial internacional y derecho aplicable” en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Nº 1.

JAVUREK, G. (2009), *De Timones, Alas y Fletes*. Córdoba: Ed. Lerner.

KEMELMAJER DE CARLUCCI, A. (2011), *Subsidiariedad de la ley de defensa del consumidor frente a las normas del derecho aeronáutico*, en *Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo – 50 años ALADA*, Buenos Aires.

LENA PAZ, J. (2001), Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires: Ed. Bibliográfica Argentina.

LOZANO ROMERAL, DIEGO L. (2005) “Transporte aéreo. El contrato de transporte. Derechos y deberes. La sobreventa. Las indemnizaciones por retraso. Especial consideración de los minusválidos. Responsabilidad civil y seguros” en Régimen jurídico del transporte aéreo, Dir. Menéndez Menéndez, A., Ed. Thomson Civitas.

MOSSET ITURRASPE, J., WAJNTRAUB, C. (2008), “Ley de Defensa del Consumidor”, Rubinzal Culzoni, Santa Fe.

ORTIZ DE GUINEA, F. (1970), Principios Generales del Derecho Aeronáutico – Apertura de un proceso para su determinación, IV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, Morón, Argentina.

PAZ MARTÍN, J (2006).: La responsabilidad en el transporte aéreo internacional, Tirant Lo Blanch, Valencia.

PIZARRO, R. (2015). La Teoría de la Imprevisión en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Publicado en Sup. Esp. Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Contratos. Cita online AR/DOC/388/2015.

RUSCONI, D. (2009) “Manual de Derecho del Consumidor”, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina.

SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. (2015) “Revisión actualizada del contrato de transporte aéreo de pasajeros” Tesis Doctoral, Madrid, Ed. Universidad complutense de Madrid, Facultad de derecho. Departamento de derecho mercantil.

VASALLO, C. (2004) - “Transporte Aéreo de Pasajeros, de Carga y de Equipajes en la Convención de Montreal de 1999” - Artículo publicado en la Revista “Ateneo del Transporte” N° 53.

VIDELA ESCALADA, F. (1948). ”El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas”, Bs. As., 1948.