

**EL SISTEMA DE CONTRATOS EN EL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL.  
EL CONTRATO DE CONSUMO Y EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

**Por Luis Javier Cúneo Libarona<sup>1</sup>**

*Fecha de recepción: 5 de agosto de 2019*

*Fecha de aprobación: 22 de noviembre de 2019*

**Resumen**

El presente trabajo tiene por objeto estudiar la temática contractual en el Código Civil y Comercial. Yendo de lo general a lo particular, veremos primero el sistema de contratos establecido en el Código, para luego adentrarnos en el análisis de los contratos de consumo, y especialmente en el Contrato de Transporte Aéreo.

Intentaremos establecer primero si la regulación por el Código comporta una fragmentación del tipo general de contratos inexistente en el sistema anterior. Veremos luego cómo influye esa regulación sobre los tipos especiales.

Para finalizar nos adentraremos en el contrato de transporte aéreo, para verificar el influjo que ha tenido el Cód. Civ. y Com. respecto del articulado anterior y si puede ser calificado como un contrato de consumo o como un contrato celebrado por adhesión.

---

<sup>1</sup> Abogado por la Universidad del Museo Social Argentino (UMSA). Diplomado en Derecho del Consumidor de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y en Derecho de Daños por la Pontificia Universidad Católica Argentina "Santa María de los Buenos Aires" (UCA). Doctorando en Derecho con orientación en Derecho Privado de la UCES. Docente de Derecho del Consumidor en la Universidad de la Marina Mercante (UdeMM) y en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Secretario Privado-Relator-Jefe de Despacho del Juzgado de Primera Instancia en lo Civil N° 34. Autor de diversos artículos de doctrina.

## **Abstract**

The purpose of this paper is to study contractual issues in the Civil and Commercial Code. Going from the general to the particular, we will first look at the system of contracts established in the Code, and then enter into the analysis of consumer contracts, and especially in the Air Transport Contract.

We will try to establish first if the regulation by the Code involves a fragmentation of the general type of contracts that did not exist in the previous system. We will then see how this regulation affects special contractual rates.

To conclude we will enter the air transport contract, to verify the influence that has had the Civil and Commercial Code with respect to the previous article and whether it can be qualified as a consumer contract or as a contract concluded by adhesion.

## **Resumo**

O presente trabalho tem por objeto o estudo da tecnologia contratual no Código Civil e Comercial. Yendo de lo general a particular, veremos primeiro o sistema de compra estabelecido no Código, para luego adentrarnos na análise dos contratos de consumo, e especialmente no Contrato de Transporte Aéreo.

Intentaremos estabelecer a lei e a regulação pelo Código de uma forma geral do contrato anterior no sistema anterior. Veremos luego cómo influye es regulación sobre los tipos contractuales especiales.

Para finalizar nos adentraremos no contrato de transporte aéreo, para verificar a influência que teve no Código Civil e Comercial, o preço do articulado anterior e o seu valor de referência são como um contrato de consumo como um contrato celebrado por adesão.

### **Palabras claves**

Sistema de contratos, Código Civil y Comercial, Contrato de consumo, Contrato celebrado por adhesión, Contrato de transporte aéreo.

### **Keywords**

System of contracts, Civil and Commercial Code, Consumption contract, Contract concluded by adhesion, Contract of air transport.

### **Palavras chave**

Sistema de contratos, Código Civil e Comercial, Contrato de Consumo, Contrato celebrado por adesão, Contrato de transporte aéreo.

## **1. Introducción**

En el presente trabajo pretendemos abordar cómo se ha reorganizado el sistema de contratos a partir de la sanción del Código Civil y Comercial -en adelante, Cód. Civ. y Com.- y qué influencia ha tenido este cuerpo normativo para los contratos de consumo y en particular para el contrato de transporte aéreo.

Con ese fin, comenzaremos por una breve reseña al sistema anterior para introducirnos en el modo en que se han regulado los contratos en el nuevo Código. De esa parte general iremos particularizando hacia las regulaciones de los contratos paritarios, los celebrados por adhesión y especialmente los de consumo, para finalizar con el contrato de transporte aéreo.

Las preguntas que guiarán este artículo son las siguientes: ¿Cómo se ha organizado el sistema de contratos en el Cód. Civ. y Com.? ¿Cómo ha influido en los contratos de consumo y en el contrato de transporte aéreo?

La metodología será cualitativa y el tipo de diseño explicativo.

La hipótesis de investigación es la siguiente: “Los contratos de consumo constituyen una fragmentación del tipo general de contratos que influye sobre los tipos especiales, especialmente respecto del contrato de transporte aéreo”.

## **2. Breve reseña al sistema anterior al Cód. Civ. y Com. y las tendencias actuales**

Vélez definió al contrato en el art. 1137 de su Código Civil -Cód. Civ.-, que expresaba que “hay contrato cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos”. En lo esencial podemos decir que se trataba de la voluntad jurídica libremente manifestada por dos o más partes.

En la regulación de los contratos, el Cód. Civ. descansaba en dos ideas madre, igualdad y libertad. El legislador suponía igualdad jurídica, económica, técnica y de información entre las partes, que a su vez se traducían en una cierta paridad en el poder de negociación. Pero también descansaba en la suposición que los contratantes eran libres para contratar y para discutir y determinar el contenido del contrato.

En función de estas ideas otorgó fuerza obligatoria al contrato, como si fuera la mismísima ley entre las partes. Este principio, que se conoce como *pacta sunt servanda*, y que puede traducirse como “los contratos se hacen para ser cumplidos”, no reconocía prácticamente excepciones en el Cód. Civ. Es que si las partes eran libres e iguales, el cumplimiento de la palabra empeñada no podía ser sino la regla y

el mejor vehículo para lograr seguridad jurídica, aspiración que el Código velezano pretendía alcanzar.

La realidad nos muestra que no siempre los contratantes se hallan en un plano de igualdad y que tampoco son plenamente libres, sino que existe un desequilibrio que responde a diversas causas. Esto ocurre, por ejemplo, cuando una de ellas se encuentra en una posición de vulnerabilidad o cuando las condiciones económicas varían imprevisiblemente tornando una de las prestaciones excesivamente onerosa.

Atendiendo a estas y otras circunstancias, aparecieron jurisprudencial y legislativamente herramientas que mitigaron el rigor de las reglas originarias del Cód. Civ., como la teoría de la imprevisión, la reducción de la cláusula penal o de los intereses, el enriquecimiento sin causa, la lesión subjetiva, el abuso de derecho, entre otros. Esta tendencia se vio reforzada con la sanción de distintas leyes especiales, algunas de las cuales reformaron parcialmente el Código, como la ley 17.711.

Lo que identificamos precedentemente como tendencia se ha denominado con mayor precisión como dirigismo contractual, que propicia la intervención del Estado para la protección de la parte más débil, protección que se ha concretado en nuestro derecho a partir de la sanción de la ley 24.240 de defensa del consumidor -LDC- y sus modificatorias -24.999 y 26.361- de la ley de lealtad comercial 22.802, de la ley de defensa de la competencia 25.156, y que alcanzó el epicentro normativo con la incorporación de los contratos de consumo al nuevo Cód. Civ. y Com. (Ritto, 2015).

En la misma dirección se expone que el derecho contractual evolucionó de los dogmas absolutos de los códigos decimonónicos al concepto de contrato con finalidad social; de un concepto estático normativo, a uno social, económico y valorativo, al contrato relacional. Se pasó de presuponer la igualdad de los contratantes a distinguir desigualdades e intentar corregirlas con distintas

instituciones; de vislumbrar el contrato desde su celebración a abarcar la negociación y finalización; de hablar solo de contratos negociados, a predispuestos, formularios, condiciones generales; de la supremacía del código al imperio de leyes especiales (Garrido Cordobera, 2015, p. 46).

### **3. El sistema de contratos en el Cód. Civ. y Com.**

Según los Fundamentos del Anteproyecto de Código Civil y Comercial de la Nación -de aquí en más FACCN- el sistema de contratos se ordena a través de las siguientes categorías:

Contratos paritarios o discrecionales: leemos en los FACCN que en ellos hay plena autonomía privada por cuanto son contratos negociados.

De allí que la característica definitoria es la posición material de las partes quienes se encuentran en igualdad de negociación. Suponen que no existe entre ellas una desigualdad jurídicamente relevante. En este sentido, Sobrino dice que el sustrato filosófico y normativo de los contratos paritarios es la actitud racional de las partes (2019).

Como sus estipulaciones son determinadas de común acuerdo por las partes, se regulan por las normas generales de la contratación en la prelación que establece el art. 963 Cód. Civ. y Com. En ellos impera la autonomía de la voluntad -art. 958 Cód. Civ. y Com. primera parte- y la fuerza obligatoria del contrato -primera parte del art. 959 Cód. Civ. y Com.- con la mayor amplitud posible, en los límites generalmente reconocidos e impuestos por la ley, el orden público, la moral y las buenas costumbres, según los arts. 9 a 12, 332, 958 segunda parte, 959 segunda parte, 960, 961, 1091, entre otros, Cód. Civ. y Com.

A estos contratos no se aplican los efectos de los contratos celebrados por adhesión ni los atinentes a los contratos de consumo.

Contratos celebrados por adhesión: definen los FACCN que en ellos no hay consentimiento sino adhesión a cláusulas generales redactadas previamente por una de las partes. En estos casos rige una tutela especial dedicada a esos vínculos, establecida en el Título II, Capítulo 3, Sección 2ª, llamada Contratos celebrados por adhesión a cláusulas generales predispuestas, en el capítulo denominado Formación del consentimiento, del Título Contratos en general en el Libro Tercero dedicado a los derechos personales.

Allí se establece una regulación diferenciada para este tipo especial de celebración, en tanto afecta a la formación del consentimiento. Se instituyen reglas particulares de redacción e interpretación, al reconocer que en estos contratos puede darse una limitación a la libertad de configuración del adherente.

Se explica en los FACCN:

- Estos contratos no son un tipo general del contrato sino una modalidad del consentimiento en el que hay una gradación menor de la aplicación de la autonomía de la voluntad y de la libertad de fijación del contenido en atención a la desigualdad del adherente.

- Se diferencian de la regla general, pero no se trata de contratos de consumo. Identificado un contrato celebrado por adhesión ello no implica tipificarlo como de consumo ni es un indicio de la debilidad de una de las partes. Del mismo modo, la predisposición puede afectar a contratos paritarios o de consumo.

- Las partes no negocian, una predispone el contenido y la otra adhiere.

- La adhesión es una característica de un acto del aceptante mientras que la predisposición tiene que ver con una calidad del contenido. Mientras la adhesión activa el principio protectorio, la predisposición puede ser neutra.

Nosotros entendemos que la predisposición, en tanto técnica de redacción que afecta la manifestación que hace una de las partes -de forma unilateral y anticipada sin participación de la contraria- es lícita. No obstante, puede prestarse a abusos y por ello se establece una mayor protección.

En el art. 984 Cód. Civ. y Com. se define a los contratos celebrados por adhesión como aquellos en los que uno de los contratantes adhiere a cláusulas generales predispuestas unilateralmente sin haber participado en su redacción.

Según los FACCN, la Comisión tuvo el propósito de dejar de lado la definición que contenía el proyecto de reformas al Código Civil del año 1998, que definía al contrato celebrado por adhesión como el “contrato predispuesto en que la parte no predisponente ha estado precisada a declarar su aceptación”.

Sin embargo, creemos que allí se lo definía con mayor precisión, por cuanto mediante su lectura se observa mejor el fenómeno que comprende: una de las partes se ve constreñida a manifestar su aceptación, pues es la única alternativa que se le presenta: contratar bajo esa modalidad, sin negociar, o directamente no contratar.

Tanto es así que Ghersi (2017) sostiene que en estos contratos no existe consentimiento sino mero asentimiento (p. 37).

Contratos de consumo: afirman los FACCN que en estos vínculos “se aplica el Título III, sea o no celebrado por adhesión, ya que este último es un elemento no tipificante”. No interesa si hay o no adhesión, sino que definen su tipicidad los elementos descritos en el art. 1092 Cód. Civ. y Com.

De acuerdo con ello, estaremos en presencia de un contrato de consumo cuando la relación se enmarque en la definición del art. 1093 del Cód. Civ. y Com.

En consecuencia, se aplicarán las normas de la LDC y del Cód. Civ. y Com., el Título III “Contratos de consumo”, del Libro tercero “derechos personales”, en la prelación que regula el art. 1094 Cód. Civ. y Com.: conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación del Código o leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor.



#### **4. El contrato de consumo**

En cuanto al método, los FACCN indican que se desechó la perspectiva del Proyecto de 1998 que regulaba a los contratos discrecionales y dedicaba algunas reglas especiales relativas a los de consumo, por la evolución de la materia del derecho del consumidor, la amplitud de la definición de la relación de consumo que hace que los contratos de consumo constituyan un ejemplo de la fragmentación del tipo general.

Tampoco se consideró correcto aplicar el principio protectorio en forma general como si todos los contratos fueran de consumo, por distorsionar el sistema, especialmente en los contratos de empresas.

Por ello los reguló atendiendo a que no son un tipo especial más -como podría ser la compraventa, el mutuo, el depósito- sino una fragmentación del tipo general de contratos, que influye sobre los tipos especiales -compraventa de consumo, mutuo de consumo, depósito de consumo. Se distingue entonces el tipo general del contrato de consumo. Al regular los contratos particulares no se distinguen los supuestos vinculados a consumidores ni se define si se aplican o no las normas de defensa del consumidor.

Esta decisión se dirige a que el contrato de consumo sea una categoría comprensiva de todos los tipos contractuales y no un tipo contractual especial (Acciarri, 2015).

De lo expuesto se sigue que según los FACCN, la determinación de si un contrato es paritario o de consumo, dependerá de la casuística. Siempre que se den los requisitos del art. 1093 -y dejando a salvo posibles excepciones- se activará el sistema protectorio y serán aplicables las especiales reglas de estatuto del consumidor, aún cuando modifiquen o deroguen las reglas generales de la contratación.

A modo ejemplificativo, veremos debilitada su fuerza obligatoria dada la posibilidad que dan los arts. 37 LDC y 1118 Cód. Civ. y Com. de tener por no escritas cláusulas abusivas, y se distorsiona el efecto relativo de los contratos ya que el art. 40 LDC permite dirigir la acción a quien no contrató. Si el contrato de consumo es además de adhesión, como ya vimos, habrá degradación de la autonomía de la voluntad y un atenuado consensualismo.

Este método ha sido cuestionado por cuanto los contratos paritarios representarían una categoría que casi no existe, prácticamente residual, frente a la inmensa mayoría de contratos de adhesión, que junto a los contratos de consumo conformarían el 95 % de los contratos de la sociedad. Por tanto, correspondería primero tratar estos últimos y dejar para el final a los paritarios (Sobrino, 2019).

Cuadra señalar además en punto al método, que la incorporación de la relación de consumo en el art. 1092 Cód. Civ. y Com. no cuadra del todo dentro de la categoría de los contratos, puesto que aquella comprende tanto hechos como actos unilaterales y bilaterales.

Advierten los FACCN que se decidió incorporar al Código principios generales de protección del consumidor que actúan como una protección mínima. Esto responde a la idea de que es más difícil modificar el Código -en tanto nivel más estable constituye un núcleo duro de tutela- que la legislación especial, adaptable a las circunstancias cambiantes de los usos y prácticas. A su vez, el Código ilumina la ley especial y provee el lenguaje común que ella no incorpora.

Según lo expuesto por los autores del Código en los FACCN, los contratos de consumo no refieren a un tipo contractual determinado sino a una categoría y se especifica que la tipicidad de los contratos de consumo surge de los elementos descriptos en el artículo 1092 Cód. Civ. y Com.

Un tipo particular de contrato, como los mencionados, compraventa, mutuo, depósito, podrá ser de consumo -o no- dependiendo de la presencia de un acto de consumo final, en beneficio del consumidor y siempre que éste sea el destinatario

final. Esta misma idea Lorenzetti (2015) la hizo parcialmente suya en un trabajo posterior sobre la interpretación de los contratos.

Asimismo, antes de la sanción del Cód. Civ. y Com., sostenía que los contratos de consumo no refieren a un tipo contractual determinado sino que por el contrario aluden a una categoría que atraviesa de manera transversal prácticamente todo el universo de contratos, resultando incalculable la cantidad de acuerdos que pueden revestir o no el carácter de contratos de consumo según se configuren sus presupuestos. De manera que un mismo tipo contractual puede ser o no considerado como contrato de consumo, pudiendo darse el caso en que nos encontremos frente a dos acuerdos idénticos, calcados, hallándose sólo uno de ellos dentro de la categoría (Lorenzetti, 2009, p. 275).

Salta a la vista que en los FACCCN subyace la misma orientación. Resulta interesante destacar la idea de que el mismo contrato, con exacto igual contenido, podrá ser paritario o de consumo dependiendo que los requisitos subjetivos y objetivos de este último -que veremos a continuación- se hallen presentes o no.

Así también es interpretado por diversos autores. Afirma Rullansky (2015) que tanto la compraventa como los demás contratos regulados en la parte especial pueden quedar comprendidos en ésta categoría -incluso como contrato celebrado por adhesión- debiéndose observar si se dan los supuestos que la califican e individualizan (p. 4).

Dicen Frustagli y Hernandez (2012) que el reconocimiento de la categoría del contrato de consumo importa su proyección general sobre cualquier especie de contrato, sea cual fuere la naturaleza de la operación económica que constituya su objeto, en tanto concurren los presupuestos que la configuran.

Para Garrido Cordobera (2015) el contrato de consumo se encuentra inmerso en el concepto más amplio de la relación de consumo, lo que respeta la jerarquía constitucional del derecho del consumidor. En la línea antes citada y recogiendo las opiniones de Junyent Bas, Garcino y Kemelmajer de Carlucci (2015) indican que el

contrato de consumo "...no es un tipo especial más sino una fragmentación del tipo general de los contratos, que influye sobre los tipos especiales, por ejemplo, compraventa de consumo, y de allí la necesidad de incorporar su regulación en la parte general" (p. 237).

Apunta Hernández (2016) que fragmentar al contrato de consumo del tipo general de contrato constituye la principal y más rica novedad del Cód. Civ. y Com. sobre la teoría general del contrato y que ese fraccionamiento no desconoce la pertenencia del contrato de consumo a dicha Teoría. Por esa razón supone la posibilidad de recurrir a sus reglas y principios, en la medida en que éstas no violenten la especialidad o reglas o principios propios de aquél. Incluso el contrato por adhesión y el de consumo importan la tipificación de categorías jurídicas que implican un quiebre en la tipología general de la Teoría, explicitando un esquema de unidad en la pluralidad con áreas de subjetividad y objetivación.

De su lado, Freytes (2016) sostiene que la fragmentación -división- del tipo contractual responde a la variada intensidad con la que interviene la autonomía de la voluntad en la formación del consentimiento. A su vez, las categorías pueden aplicarse en forma conjunta. El contrato de consumo puede ser celebrado por tratativas y negociaciones, ejerciendo las partes su autonomía y decidiendo en libertad las condiciones del intercambio, y no obstante el contrato se rige por el estatuto del consumo. Si es concluido por adhesión el microsistema también será de aplicación.

Indica Compiani (2017) que habiéndose regulado los contratos de consumo en el Cód. Civ. y Com. atendiendo a que no son un tipo especial más sino una fragmentación del tipo general de contratos que influye sobre los tipos especiales, el contrato de seguro puede subsumirse en la categoría del contrato de consumo, que denomina seguros de consumo o contrato de seguros de consumo.

Asimismo, considera que es un contrato celebrado por adhesión. Por tanto, el régimen jurídico del contrato de seguro exhibe la influencia del Cód. Civ. y Com., al

que se le aplicará la normativa de los contratos celebrados por adhesión y la tutela del contrato de consumo. Unas y otras normas tuitivas dan lugar a un nuevo paradigma del régimen jurídico aplicable al contrato de seguro (Compiani, 2017).

Frustagli y Arias (2015) refieren que la categoría general del contrato de consumo y su régimen legal supone una proyección del principio protectorio del consumidor sobre los tipos particulares de contratos del Cód. Civ. y Com. De tal suerte, el contrato de comodato no escapa a esa irradiación de efectos y a tenor de lo establecido en el art. 1093, puede ingresar en la categoría de contrato de consumo si el comodatario actúa como consumidor y el comodante como proveedor. Por tanto, regirán las reglas del Título III y la LDC. Ejemplifican esto con el comodato vinculado y conexo a un contrato principal de venta de productos o de provisión de servicios con carácter oneroso.

Otra cuestión que queremos analizar es que el Código utiliza al consumo final como elemento de calificación. Es decir que en un contrato de consumo las partes que se encuentran vinculadas deberían reunir los requisitos que dicha norma prevé.

El art. 1092 reescribe los conceptos de consumidor y relación de consumo: relación de consumo es el vínculo jurídico entre un proveedor y un consumidor. Se considera consumidor a la persona humana o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. Queda igualmente equiparado al que sin ser parte de una relación de consumo se coloca en la misma situación como consecuencia o en ocasión de ella.

De su lado, en la LDC -art.1- se considera consumidor a la persona física o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. Asimismo queda equiparado quien sin ser parte de una relación de consumo se halla en igual posición como consecuencia o en ocasión de ella.

El proveedor se define en el art. 2 LDC: es la persona física o jurídica de naturaleza pública o privada, que desarrolla de manera profesional, aun ocasionalmente, actividades de producción, montaje, creación, construcción, transformación, importación, concesión de marca, distribución y comercialización de bienes y servicios, destinados a consumidores o usuarios.

Según el art. 3 LDC la relación de consumo es el vínculo jurídico entre el proveedor y el consumidor.

Definición: el art. 1093 Cód. Civ. y Com. establece que el contrato de consumo es el celebrado entre un consumidor o usuario final con una persona humana o jurídica que actúe profesional u ocasionalmente o con una empresa productora de bienes o prestadora de servicios, pública o privada, que tenga por objeto la adquisición, uso o goce de los bienes o servicios por parte de los consumidores o usuarios, para su uso privado, familiar o social.

El Anteproyecto contenía una frase final adicional en referencia al proveedor del contrato de consumo, que no fue finalmente sancionada: “siempre que no tenga vínculo con su actividad comercial, industrial, artesanal o profesional”. Se observa así una relación con la redacción original de la ley 24.240, cuyo art. 2 contenía el siguiente párrafo: “No tendrán el carácter de consumidores o usuarios, quienes adquieran, almacenen, utilicen o consuman bienes o servicios para integrarlos en procesos de producción, transformación, comercialización o prestación a terceros”.

A su vez, el art. 2 del decreto reglamentario n° 1798/94 definía que dicha integración se producía cuando existía una relación genérica o específica entre esos procesos y los bienes o servicios adquiridos.

Pese a que no se hallaba previsto por el Cód. Civ. ni por el Código de Comercio, la doctrina había caracterizado a los contratos de consumo. Así por ejemplo Wajntraub (2004) lo había definido atendiendo a las caracterizaciones de los sujetos de la entonces vigente LDC, como aquél que se celebre entre un proveedor de bienes o servicios profesional y un adquirente a título oneroso que contrate para

destinar los bienes o servicios para su consumo final o de su grupo familiar o social, siendo indistinto su concreción o no, mediante condiciones generales (p. 25).

El Cód. Civ. y Com. introduce legislativamente la noción de contrato de consumo aunque resulta del ensamble de los conceptos de consumidor y proveedor que dicha norma provee, con especial énfasis en el objeto del contrato la adquisición, uso o goce de bienes y servicios, y en el destino privado, familiar o social que caracteriza al consumidor (Ritto, 2015).

Se caracteriza porque una de sus partes es un consumidor final de bienes o el usuario de servicios, que los coloca al final del circuito o ciclo económico. La cuestión para determinar cuándo un contrato es contrato de consumo es de gran trascendencia práctica por las consecuencias que acarrea (Stiglitz, 2015, p. 494).

El art. 1094 instituye un principio general de modo de poder reconocer los contratos en los que interviene el consumidor, ratificando la necesidad del destino final de los bienes y servicios. Establece los confines subjetivos y objetivos del contrato para luego regular las modalidades modernas de contratación, e instituye un régimen propio de la formación del conocimiento. También se ocupa de la categoría de proveedor, de cuya definición se sigue que no aplicaría la exclusión de las profesionales liberales en materia de contratos de consumo (Canelo, 2019, pp. 364-365).

## **5. El contrato de transporte aéreo**

Creemos importante destacar primero que el transporte aéreo es parte de la industria turística. La existencia del intercambio turístico y la utilización masiva por parte de todos los sectores de la población del país en la actualidad de los servicios turísticos es innegable, como así también que ante su industrialización, el pasajero es el débil jurídico de la relación (Ritto, 2013).

Esto es de resaltar dado que la debilidad jurídica -la vulnerabilidad- son los objetivos de normas de protección como la LDC. En efecto, Lorenzetti (2009) afirma que el supuesto de hecho de la norma de protección contenida en la LDC se halla en la noción de vulnerabilidad. El sujeto vulnerable lo es por su debilidad frente a otro en una relación jurídica, por el riesgo especial en que se encuentra en una situación de la vida privada, por la desigualdad de recursos que el sujeto tiene para relacionarse con los demás. La vulnerabilidad es una desigualdad específica que justifica y demanda protección de parte del ordenamiento jurídico (pp. 36-37).

Volvemos con esto al dirigismo contractual, ya referido al principio de este trabajo.

La debilidad jurídica ha sido motivo de sanción de numerosas normas. Es lo que subyace en las que rigen la relación médico-paciente, donde el profesional ocupa una posición más fuerte; en las leyes que se ocupan de enfermedades especiales; la creación del PMO; las leyes sobre protección integral de los discapacitados; los tratados internacionales de derechos humanos, y en especial los que buscan proteger a las mujeres, los niños, niñas y adolescentes, los mayores adultos; las medidas de acción positiva que prevé la CN, entre muchas otras normas.

Una noción de lo que venimos refiriendo la encontramos en las Reglas de Brasilia. Según el punto 1 de la sección 2a del capítulo I, se consideran en condición de vulnerabilidad aquellas personas que, por razón de su edad, género, estado físico o mental, o por circunstancias sociales, económicas, étnicas y/o culturales, encuentran especiales dificultades para ejercitar con plenitud ante el sistema de justicia los derechos reconocidos por el ordenamiento jurídico.

Con esto queremos remarcar que en el contrato de transporte aéreo existe un débil jurídico que el estado debe proteger.



El art. 63 LDC establece que cuando existe un “contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley”.

En los casos en que nos encontremos frente a un contrato de transporte aéreo, los usuarios del servicio sólo pueden recurrir a la ley de defensa del consumidor en aquellas cuestiones que para el transporte de cabotaje -llamado transporte aéreo interno en el art. 94- no estén previstas por el Código Aeronáutico. Para el traslado internacional, sólo en aquellas reglas no previstas en los tratados internacionales de la materia.

Para identificar cuándo debemos aplicar subsidiariamente la LDC, diremos que según Moeremans y Viola (2009), “...hay contrato de transporte aéreo cuando una parte se obliga a trasladar a personas o cosas, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, y la otra a pagar un precio como prestación” (p. 737).

Videla Escalada (1996) afirma que los elementos fundamentales que integran la figura son la prestación del transportista que se obliga a transportar personas o cosas de un lugar a otro contra el compromiso de pagar un precio. El traslado debe efectuarse en aeronave y por vía aérea, lo que descarta, por ejemplo, los viajes en funicular (pp. 344-345), a lo que podemos agregar el teleférico o la aerosilla.

Este mismo autor enumera los siguientes caracteres del contrato: consensual, bilateral, oneroso, no formal, comercial y típico o nominado. La gran mayoría, aunque no necesariamente, se forman por adhesión. Si el billete es intransferible, es además *intuitu personae*. Sus efectos propios son de resultado. Los sujetos son el transportista y el usuario; el objeto la prestación de trasladar contra el pago del precio; y la finalidad es el traslado (Videla Escalada, 1996, p. 345-351).

Esto tiene importantes consecuencias sobre los conflictos jurídicos que involucran esta materia. Trataremos de resumir estas con el siguiente cuadro:

<b>Aplicación subsidiaria LDC - art.63</b>	<b>Aplicación directa de la LDC</b>
Rige el contrato de transporte aéreo y el sistema del Código Aeronáutico. Solo supletoriamente se puede aplicar la LDC.	Prevalece la LDC por sobre el contrato singular entre las partes y por sobre el Código Aeronáutico. Solo en aquellas cuestiones no reguladas por la LDC se aplicarán las normas del Cód. Aeronáutico y del derecho común.
La responsabilidad por daños se limita a los producidos a bordo de la aeronave, operaciones de embarco y desembarco, art. 139 Cód. Aeronáutico; durante el traslado aéreo, art. 140 Cód. Aeronáutico); y por retraso, art. 141 Cód. Aeronáutico).	La responsabilidad por daños se extiende a cualquier menoscabo producido al consumidor, antes durante y después de establecida una relación de consumo, que se define como el mero contacto social entre consumidor y proveedor.
La responsabilidad es tarifada, hasta un tope de 2.000 argentinos oro para transporte de personas; 2 argentinos por kg. de equipaje transportado; y 40 argentinos oro para objetos que conserva el pasajero, arts. 144 y 145 Cód. Aeronáutico.	No existe tarifación de la responsabilidad, ni límites a la indemnización por daños.
Eximentes: el transportador no es 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 Cód. Aeronáutico.	Eximentes: el proveedor solo se libera demostrando la causa ajena: el hecho de la víctima, el hecho de un tercero por quien no debe responder -ajeno a la cadena de comercialización- o el caso fortuito. La responsabilidad siempre es objetiva, arts. 5, 10 bis, 40 LDC).
No es posible extender la responsabilidad a otros sujetos, salvo el caso del art. 151 Cód. Aeronáutico: varios transportadores de equipaje o mercancías.	La responsabilidad por los daños causados por el riesgo o vicio de la cosa o de la prestación del servicio, es solidaria entre toda la cadena de comercialización, art. 40 LDC.
Prácticamente no existen disposiciones favorables al usuario, o pensadas en función del consumidor.	Es una norma pensada para proteger a los consumidores y usuarios, art. 1 LDC.

<p>No cualquier incumplimiento permite accionar. Solo en los casos de daños ya mencionados -arts. 139 a 141 Cód. Aeronáutico- o por interrupción o no realización del viaje, art. 150 Cód. Aeronáutico.</p>	<p>El incumplimiento de cualquier oferta o de cualquier obligación contenida en el contrato faculta al consumidor -art. 10 bis LDC- a su libre elección a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Exigir el cumplimiento forzado de la obligación, siempre que ello fuera posible;</li> <li>b) Aceptar otro producto o prestación de servicio equivalente;</li> <li>c) Rescindir el contrato con derecho a la restitución de lo pagado</li> </ul> <p>Todo ello sin perjuicio de las acciones de daños y perjuicios que correspondan.</p>
<p>La Resolución 1532/1998 del ex Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos regula deficientemente y escasos derechos del usuario. Por ejemplo, sólo las demoras de más de 4 hs.</p>	<p>Cualquier retraso en el cumplimiento de la obligación permite al consumidor reclamar por los daños ocasionados.</p>
<p>En caso de avería se establecen plazos de caducidad abreviados, 3 y 10 días, art. 149 Cód. Aeronáutico.</p>	<p>No existen los plazos de caducidad.</p>
<p>Prescripción: 1 año según art. 228 Cód. Aeronáutico</p>	<p>Prescripción: 5 años, por art. 2560 Cód. Civ. y Com. y art. 3 LDC; en el peor de los casos, 2 años por art. 2562 inc. d) Cód. Civ. y Com.</p>
<p>Competencia: civil y comercial federal.</p>	<p>Competencia: ordinaria, art. 53 LDC</p>

Las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo son establecidas a través de la resolución n° 1532/98 del ex Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Esta norma contiene escasas referencias dedicadas a los usuarios, y no se muestra como protectora de sus derechos.

A su vez, el contrato se completa por las regulaciones del transportador. Es decir, en este particular contrato, se autoriza a una de las partes a publicar regulaciones que rijan el transporte de pasajeros y equipajes, tarifas y cargos

aplicables. Pueden contener cláusulas iguales o más favorables para el pasajero que las establecidas en la resolución mencionada.

Sin embargo, es de remarcar que la delegación legislativa hacia una de las partes -la más fuerte- es una técnica altamente cuestionable, puesto que puede prestarse a abusos.

En el Cód. Aeronáutico no existe disposición alguna relativa al deber de información, obligatoriedad de la oferta, los efectos vinculantes de la publicidad, la obligación de brindar el servicio en las condiciones ofrecidas, publicitadas o convenidas, ni sobre la protección contractual frente a cláusulas abusivas -arts.4, 7, 8, 19 y 37 LDC-, entre otras vbgr. obligación de brindar un trato digno del art. 8 bis o el daño punitivo del art. 52 bis. LDC.

¿Qué aspectos regula el Cód. Aeronáutico con relación al contrato de transporte?

Debemos tener en cuenta esto porque en dichas regulaciones no sería aplicable la LDC. En forma genérica, diremos que el Título VIII prevé casos de “responsabilidad por daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados”.

En todos los casos se trata de responsabilidad contractual, subjetiva con inversión de la carga de la prueba y limitada salvo dolo (art. 147), conforme lo señalado por los arts. 142 y 144 (Barreiro, 2018).

Se perfilan los casos de muerte o lesión corporal -art. 139 Cód. Aeronáutico-; destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías -art. 140 Cód. Aeronáutico-; retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías -art. 141 Cód. Aeronáutico-; el factor de atribución -art. 142 Cód. Aeronáutico-; como causal de exoneración la culpa de la víctima -art. 143 Cód. Aeronáutico-; la limitación de la responsabilidad del transportador -arts. 144 y 145 Cód. Aeronáutico-; la nulidad parcial de la cláusula que prevea una limitación mayor -art. 146 Cód. Aeronáutico-; la inaplicabilidad de la limitación en caso de dolo -art. 147 Cód. Aeronáutico.

Asimismo, se prevén los plazos y forma de reclamar daños en equipaje y en caso de avería -art. 148/149 Cód. Aeronáutico-; reembolso por cancelación -art. 150 Cód. Aeronáutico-; la solidaridad de los transportadores contratante y ejecutor de la prestación -art. 153 Cód. Aeronáutico.

De este mundillo de normas haremos especial referencia al retraso, asimilable a un cumplimiento contractual tardío o defectuoso, puesto que encontramos en esa materia un puente de unión con el estatuto del consumidor.

El Cód Aeronáutico responsabiliza al transportador por los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros y sólo se puede eximir si prueba que él o sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas -arts. 141 y 142. El hecho de que el transportador deba probar estas cuestiones ha llevado a Balian (2012) a concluir que la eximente constituye un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor. Si no se exime probando su falta de culpa y debe acreditar la inexistencia del nexo causal entre su obrar y el daño mediante la prueba de la causa ajena, la imputación es objetiva.

En algunos precedentes se ha determinado que la expresión del art. 142 Cód. Aeronáutico hace referencia a circunstancias que se encuentran más allá del control de la voluntad y de las posibilidades del transportador, pues se trata de supuestos imprevisibles y que aún previstos no pueden ser evitados. Se trata de la inevitabilidad propia del caso fortuito” o de la fuerza mayor como condiciones meteorológicas, huelgas sindicales en los aeropuertos, entre otros supuestos (CNCiv. y Com. Fed., Sala I, 12/05/2016, “Dordolo Laura María y otro c/Eves SA y otro s/sumarísimo”, Expediente N°: 3420/2013).

La responsabilidad no es subjetiva. El transporte aéreo ha proyectado un sistema de responsabilidad que invierte la carga de la prueba en favor de pasajero y sitúa a las compañías aéreas en la situación no sólo de la inversión de la carga de la prueba sino en la órbita de la responsabilidad objetiva (CNCiv. y Com. Fed., Sala II,

17/09/2014, “Huarte Jimena Brigida c/British Airways s/pérdida/daño de equipaje”, Expediente N°: 6479/2009).

Los desperfectos técnicos son imputables a la línea aérea y comprometen su responsabilidad. Para eximirse, debe tratarse de un evento insuperable y debe hacer todo lo posible para superarlo a la mayor brevedad. Cuando realiza su actividad comercial, especificando días y horas de salida de sus vuelos, es previsible que puedan presentarse problemas e inconvenientes técnicos -más en aeronaves de algunos años de vuelo- y debe estar adecuadamente equipada para superarlas, de manera que -salvo que sean razonablemente insuperables- no se proyecten en desmedro del usuario (CNCiv. y Com. Fed., Sala III, 04/05/2017, Expediente N°: 7561/2011, “Damiani Jorge Claudio c/Delta Airlines Inc. s/incumplimiento de contrato”).

En otras palabras, la aerolínea tiene a su cargo la carga de la prueba de la adopción de las medidas necesarias, o que no pudo preverlas o no pudo adoptarlas, justificando y probando la configuración de un caso fortuito o fuerza mayor en los términos del art. 1730 Cód. Civ. y Com.

En esta línea, encontramos un paralelismo con la LDC, cuyo sistema de responsabilidad -arts. 5, 10 bis, 40- es eminentemente objetivo.

Desde otro enfoque, el Cód. Aeronáutico contiene normas referidas específicamente a los contratos en punto a la prueba, que debe ser por escrito, y un contenido mínimo sobre datos identificatorios de las personas y/o bultos transportados -secciones b, c, d y e del capítulo II “servicios de transporte aéreo interno”, del título VI “Aeronáutica comercial”; arts. 113 a 115 para el transporte de pasajeros; 116 a 118 para el de equipajes y 119 a 124 para el de mercancías; y 125 a 127 para el de carga postal.

Por otra parte, como señalamos, han de tenerse presentes las disposiciones de la mencionada Res. 1532/98, cuyo art. 2 la declara aplicable al transporte oneroso de pasajeros y equipajes.

En lo relativo al contrato se establece -art. 3- que se prueba con el billete de pasaje, sin el cual no se podrá viajar salvo consentimiento del transportador. Se instituyen reglas relativas a la pérdida o mutilación, período de validez y la posibilidad de su extensión contra presentación de certificado médico.

Se impone un escueto deber de información -art. 4- limitado en el aspecto temporal: sólo para el momento de reservar o contratar; y material: sobre tarifas y sus condiciones, escalas o paradas del vuelo, si la ejecución corresponde a distintos transportadores y si se incluye servicio de comida en los vuelos de más de 1:30 hs. de duración.

## **6. El art. 63 LDC**

La doctrina ha interpretado al art. 63 LDC de diversas formas. En opinión de Farina (2014) se aplican al transporte aéreo en forma principal y no supletoria los arts. 3° a 8°, 19 y 36 a 39 de la LDC (p.648). Lo mismo -aplicación directa de la LDC- en los casos de daños corporales o muerte causados al usuario no pasajero, puesto que el Cód. Aeronáutico en esos supuestos regula el daño ocasionado al pasajero (p. 651). En la medida en que existe un contratante que no es la misma persona que viaja, no hay pasajero y rige la LDC.

Barreiro (2018) ha expresado que la razón subyacente del art. 63 es eludir un sistema de responsabilidad más amplio y menos ventajoso para la empresa. Estima que las normas aeronáuticas no deberían ser aplicadas en desmedro de la LDC, salvo que su aplicación sea más favorable al consumidor. Concluye que resulta imprescindible una armonización del derecho aeronáutico y la Constitución, por cuanto implica un menoscabo de los derechos de los pasajeros.

Se ha entendido que la solución del art. 63 LDC se relaciona con los límites a la reparación del Código Aeronáutico y los tratados internacionales, pero resulta una solución disvaliosa que no se justifica en absoluto (Lorenzetti, 2009, p. 58).

Flass (2005) sugiere que el articulado obedece al lobby de las empresas de aviación y que no existen justificativos para excluir de la tutela plena y directa de la LDC al consumidor que contrata estos servicios.

Moeremans y Viola (2009) indican que se deben aplicar primero las normas de la Constitución Nacional, luego el Código Aeronáutico y los tratados internacionales y, por último, cuando no existan en dichas regulaciones normativa específica protectora de los derechos de los usuarios, las normas plasmadas en la LDC. Citan como aplicables los arts. 4°, 7°, 18, 37 y 47 (p.751).

Cabe adicionar a lo dicho que en el ámbito jurisprudencial si bien se acepta como consumidores a los usuarios de líneas aéreas, existe cierta ambivalencia aunque en general se aplica a rajatabla la aplicación subsidiaria del art. 63 LDC.

Es necesario remarcar sin embargo que las posiciones alrededor del art. 63 LDC a los casos aeronáuticos no son pacíficas. Como dice Knobel (2019), los especialistas en Derecho Aeronáutico fundamentan la exclusión del transporte aéreo de las normas relativas a la defensa del consumidor mientras que los consumeristas se esfuerzan para incluirlo en su propio ámbito de estudio.

Haremos pues una breve referencia a lo que opinan los autores especialistas en Derecho Aeronáutico.

Sostiene Knobel (2019) que la ley 24.240 es siempre de aplicación supletoria al transporte aéreo, por lo que en primer lugar debe indagarse la existencia de una norma propia que permita resolver la cuestión.

Confirma Vasallo (2013) que en materia aeronáutica la normativa es de carácter especial, internacional, integral, uniforme e imperativa y por ello se aplican las normas aeronáuticas a todas las acciones derivadas del Contrato de Transporte Aéreo. La norma del art. 63 de la ley 24.240 implica la supletoriedad de la Ley de Defensa del Consumidor y la aplicación principal del ordenamiento aeronáutico para Contrato de Transporte Aéreo. Coincide con ellos Capaldo (2019).



Recordemos que en el art. 32 de la ley 26.361 se establecía derechamente la derogación del art. 63 de la LDC. Sin embargo, al promulgarse la norma el decreto PEN 565/08 observó ese artículo. Como fundamento, se tuvieron en cuenta “los principios de autonomía, integralidad, uniformidad e internacionalidad del derecho aeronáutico”. Veamos un poco en qué consisten esos principios.

Expresa Videla Escalada (1996) que la internacionalidad es una consecuencia del medio donde se desarrollan las actividades reguladas por el Derecho Aeronáutico, el espacio aéreo. Por esta característica son necesarios principios internacionales que regulen el vuelo y solucionen problemas de jurisdicción entre las distintas legislaciones; y es imprescindible una cierta uniformidad entre ellas pues sería inconveniente el choque entre principios o doctrinas opuestas que al informar los distintos textos legales, trabarían la circulación aérea internacional. Para lograr su concreción se utilizan dos procedimientos complementarios: la uniformidad y la unificación legislativas (Videla Escalada, 1996, pp.14-16).

La integralidad viene dada porque contiene normas de Derecho Privado y Público, interno e internacional de manera que aparece un doble juego de relaciones. Las vinculaciones de los Estados entre sí y de éstos con sus ciudadanos y con los organismos internacionales. No puede concentrarse exclusivamente en lo relativo a la regulación de la actividad dentro de un país determinado sino que debe ponderar la internacionalidad de las relaciones que nacen de la aviación. A esto se suma la consideración de derechos privados que vinculan a los particulares entre sí y con los Estados y organismos internacionales cuando actúan en plano de igualdad (Videla Escalada, 1996, pp.16-17).

Respecto a la autonomía, es una especificación científica originada en la adaptación a necesidades especiales impuestas por una actividad también singular. La autonomía legislativa se refleja en el art. 2 del Cód. Aeronáutico que introduce una prelación tendiente a conservar la unidad de las soluciones mediante el recurso a los principios de la materia (Videla Escalada, 1996, pp. 17-18).

Vasallo (2013) afirma que el sistema de responsabilidad aeronáutico es cerrado, con indemnizaciones limitadas, de aplicación internacional, con inhibición a los países parte de aplicar normas de derecho interno que distorsionarían un sistema integral uniforme y específico vigente a nivel global, regulado en los Tratados, en particular el Convenio de Montreal de 1999, y en el cual participa el 93 % del tráfico aéreo global. Por el principio de seguridad jurídica, un pasajero que atraviesa varios países y jurisdicciones no puede encontrarse sometido a un sinnúmero de ordenamientos normativos internos de los Estados que sobrevuela o en los que hace escala.

Capaldo (2019) asevera que las notas del derecho aeronáutico son la autonomía -científica, legislativa, jurisdiccional y didáctica- la internacionalidad, la integralidad, el reglamentarismo, el dinamismo y la politicidad, todas ellas asociadas al hecho técnico que atraviesa la actividad. La integralidad significa que convergen en simultáneo normas de derecho público, privado, interno e internacional. La internacionalidad viene por la celebración de acuerdos internacionales necesarios para evitar conflictos de leyes y de jurisdicciones, de los que deriva una tendencia a la uniformidad que se refleja en la admisión e incorporación a las legislaciones internas de principios internacionales.

A su vez, dice que es una rama autónoma con fisonomía y que obliga a interpretar sus instituciones particulares teniendo en cuenta primordialmente esa autonomía, que se caracteriza por la existencia de un conjunto armónico de normas, establecidas partiendo de la base de principios generales que abrazan el conjunto de las instituciones y dan lugar a un cuerpo orgánico de leyes. La autonomía científica y legislativa del derecho aeronáutico obligan al análisis previo de la legislación específica y de los principios que la inspiran (Capaldo, 2019).

Se ha indicado que los tratados sobre derecho aeronáutico en su aspecto de derecho público y privado tuvieron por finalidad la unificación de la normativa de los diversos Estados ante el hecho técnico de la circulación aérea y del transporte

aéreo. La evolución normativa fue acompañada por una prolífica reglamentación de los Estados e Instituciones Supranacionales como la OACI y la IATA. La actividad aérea es una de las más reglamentadas del mundo, con fundamento en su internacionalidad y la seguridad del vuelo que tendiendo a la uniformidad normativa, provocan que gran cantidad de países adopten los textos internacionales como base de su derecho interno (Vasallo, 2007).

El reconocimiento de su autonomía tiende a evitar que la forzada supletoriedad de disposiciones inspiradas con características diversas, propias de otras disciplinas, comprometa la unidad y armonía de la aplicación de la ley aeronáutica (Vasallo, 2007).

Estas reflexiones ponen de resalto que en general para la doctrina aeronáutica prevalecen las disposiciones del derecho aeronáutico, fundado en las razones mencionadas, que pueden resumirse en su carácter de norma especial – nacional e internacional- con caracteres de orden público y su autonomía científica.

Cabe resaltar no obstante que la internacionalidad no se ve comprometida en el mismo grado en los vuelos de cabotaje o de transporte aéreo interno.

Los motivos aludidos pueden resultar atendibles, pero no pueden soslayar la protección que merecen los consumidores y usuarios de los servicios aéreos. En este sentido, los derechos de los consumidores tienen una cierta jerarquía, están reconocidos en la mismísima constitución, son parte de diversos tratados internacionales, e incluso han sido considerados por algunos autores como parte integrante de los derechos humanos. Esto último lo afirma Tambussi (2014), entre otros.

El problema reside en que en la LDC, ha sido caracterizada como ley general, y un claro ejemplo de ello lo constituye lo dicho por la Corte en el fallo Buffoni (CSJN, 08/04/2018, “Buffoni, Osvaldo Omar c/Castro, Ramiro Martín y otro s/daños y perjuicios”). En contraposición el Cód. Aeronáutico constituye una ley especial y dado lo dispuesto en su art. 2º, los conflictos de él derivados deberían resolverse de

conformidad con sus fuentes. A esto se suma la disposición del art. 63 LDC que conduce a su propia aplicación supletoria.

El mismo problema se da con otras normas especiales, como lo es la ley de seguros, y cualquier otra que rija la producción de bienes o servicios y entre en conflicto con la LDC. Con los especialistas en seguros se dan discusiones parecidas, con otros argumentos.

En materia aeronáutica se constituye un terreno arenoso, en el que el consumidor como sujeto vulnerable puede verse expuesto a diversos avatares en las autoridades administrativas o judiciales en las que reclame, como limitaciones de responsabilidad, excepciones de incompetencia, entre tantos otros.

Creemos que la solución de la temática frente al derecho aeronáutico ha de pasar por una armonización de dos sistemas concurrentes, en un diálogo que provoque el respeto de las instituciones concebidas por ambas ramas.

Así y sin perjuicio de admitir que es un tema controvertido, con relación a la autonomía del derecho aeronáutico, decía el propio Videla Escalada (1996) que no era dable entender que por su especialidad se debiera considerar dicha materia regida por criterios propios y desvinculada de las demás disciplinas jurídicas (pp. 17-18).

Si es necesaria la uniformidad en el sistema aeronáutico, entonces esa unificación de criterios normativos y de aplicación ha de apuntar a cierta integración con el derecho del consumidor, sin soslayar los derechos constitucionales de los consumidores y usuarios. No olvidemos que el art. 3° LDC que ordena una interpretación favorable al consumidor, es también de orden público según el art. 65 LDC.

## **7. La influencia del Cód. Civ. y Com. en el contrato de transporte aéreo**

Llegados a este punto nos preguntamos qué impacto ha tenido la sanción del Cód. Civ. y Com., especialmente dada la incorporación del Contrato de consumo y del contrato celebrado por adhesión.

Ya señalamos que aún antes de entrar en vigencia el Código, Videla Escalada (1996) sostenía que pese no ser un requisito esencial, la gran mayoría de los contratos de transporte aéreo se celebran por adhesión (p. 345). Asimismo, las regulaciones del transportador a las que hemos referido más arriba y que también integran el contrato, “tienen el valor de cláusulas contractuales de adhesión” (Vasallo, 2013).

De tal suerte, le serán aplicables en lo pertinente las reglas especiales del Cód. Civ. y Com., especialmente la Sección 2ª del Capítulo 3, del Título II del Libro Tercero.

Esto significa, en general y siguiendo a Hernández (2016) reglas hermenéuticas especiales previstas en los arts. 986 y 987; mecanismos de inclusión de las cláusulas predispuestas, como ordena el art. 985; y fundamentalmente, instrumentos para el control de contenido del contrato por adhesión -art. 988- mediante el reconocimiento de criterios de desestimación de cláusulas abusivas.

Yendo a lo particular, agregamos nosotros: el cumplimiento de recaudos en punto a la redacción, en aras a la protección del adherente, para lograr claridad y un conocimiento completo -autosuficiencia- del contenido del contrato, como vemos en el art. 985 Cód. Civ. y Com. La prevalencia de las cláusulas particulares, negociadas individualmente, respecto de las generales -art. 986 Cód. Civ. y Com.- en caso de incompatibilidad.

Asimismo, el art. 987 Cód. Civ. y Com. impone la vigencia del principio de interpretación *contra proferentem* o *contra stipulatorem* -contra el predisponente y a favor del adherente- para cláusulas ambiguas, susceptibles de más de una

interpretación posible. Y los arts. 988 y 989 Cód. Civ. y Com. brindan protección contra cláusulas abusivas y sorprendidas, sin que impida el control su aprobación administrativa, y con integración del contrato para preservar el principio de la obtención de su fin.

Ahora bien, como sostiene Barreiro relevando las opiniones de Vázquez Ferreyra, Picasso y Losada (2018) el contrato de transporte aéreo es sin dudas un contrato de consumo.

El art. 1093 perfila claramente cuatro elementos que debemos tener en cuenta para reconocer la existencia de un contrato de consumo. Dos de ellos son subjetivos, en tanto refieren a los sujetos. Deben estar presentes un consumidor o usuario y un proveedor en los términos de los arts. 1° y 2 LDC y 1092 Cód. Civ. y Com.

Otros dos son objetivos, dados por el objeto del contrato y el destino del bien o servicio. En punto a lo primero, debe tratarse de la adquisición, uso o goce de bienes y servicios; y en lo relativo a lo segundo, que aquellos sean destinados al ámbito privado, familiar o social del consumidor.

Veamos que sucede en el caso del transporte aéreo, en función de reconocer si reúne estos elementos. Supongamos el caso de un sujeto cualquiera, un trabajador de la industria textil que en período estival pretende irse de vacaciones desde la Ciudad de Buenos Aires a la ciudad de Córdoba, capital de la Provincia del mismo nombre.

¿Hay un consumidor o usuario? La respuesta es sí. Se trata de una persona humana que utiliza onerosamente -en el más común de los casos- el servicio como destinatario final en su propio beneficio o de su grupo familiar o social.

¿Hay un proveedor? Quienes prestan el servicio, las compañías aéreas, son generalmente personas jurídicas -aunque pueda explotar la actividad una persona humana- privadas -podría ser pública indistintamente- que desarrolla de manera profesional la actividad aeronáutica o aerocomercial. Esto cuadra en la descripción

del art. 2° LDC. Por su lado, en la terminología del Código, es evidente que se trata de empresas privadas prestadoras de servicios -aéreos- que actúan profesionalmente.

Es que esa actividad la dirigen a consumidores finales, ubicándose en el sector oferente de servicios.

¿Es su objeto la adquisición uso o goce de un bien o servicio? Es claro que, siendo su objeto el transporte aéreo, que comprende esencialmente una obligación de hacer -por oposición a la adquisición y entrega de un bien- nos hallamos ante la prestación de un servicio, que es pretendido por el usuario.

Y finalmente: el servicio, ¿es destinado al ámbito privado, familiar o social del consumidor o usuario? Afirmativamente, en la medida del destino vacacional, no es posible observar una integración -mediata, inmediata, directa o indirecta- del servicio aéreo al epicentro de la profesionalidad de nuestro trabajador. Más aún, recordamos que el consumo final se presume.

Concluimos sin lugar a dudas que en el caso dado, el contrato de transporte aéreo configura a su vez un contrato de consumo. Por tal razón, le serán aplicables, a no dudarlo, las reglas del Título III del Libro Tercero del Cód. Civ. y Com. Concordamos pues con los autores antes reseñados.

Una primera conclusión que podemos obtener de lo expuesto es que pese a que las reglas de la LDC habrán de aplicarse subsidiariamente -art. 63 LDC- al contrato de transporte aéreo, ninguna regla de derecho excluye la aplicación del Cód. Civ. y Com. al mismo supuesto. Por tanto, el Código habrá de tener plena vigencia en los contratos de transporte aéreo que sean de consumo, con la prelación que establece el art. 1094.

Por esta razón en el transporte aéreo de consumo, las normas deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación del

Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor. Concuerdan con esta conclusión Barreiro (2018) y Chamatropulos (2016).

De allí que serán de aplicación directa las regulaciones de las prácticas y cláusulas abusivas previstas en los arts. 1096 a 1099 y 1117 a 1122, respectivamente, del Cód. Civ. y Com.; el deber de información del art. 1100 Cód. Civ. y Com.; los efectos de la publicidad regulados en los arts. 1101 a 1103 Cód. Civ. y Com.; y los propios de los contratos celebrados fuera de los establecimientos comerciales y a distancia incluidos los contratos electrónicos, que se imponen en los arts. 1104 a 1116.

Lo positivo de la incorporación en el Código de las reglas antedichas, es que no caben dudas respecto a que las que ese cuerpo prevé son aplicables a la aeronáutica, de modo que pierde sustento el inadmisibile privilegio que provoca para los proveedores de servicios aéreos el art. 63 de la LDC.

En un reciente fallo se destacó que en el Cód. Civ. y Com. se regula el derecho privado común y sus reglas se aplican de modo supletorio a las relaciones jurídicas en la medida en que la solución no se encuentre regulada de modo tal que corresponda excluirlo. Si no se excluye la posibilidad de aplicarlo, debe aplicarse en lo no expresamente regulado. Por ello, no se pierde el carácter de consumidor porque el contrato de transporte sea aeronáutico (Cám. Apel. Civ. y Com. 7a de Córdoba, 22/04/19, “Di Tella, Belén María y otro c/ Latam Airlines Group S.A. y/o Lan Airlines S.A. - Abreviado”).

No obstante, ha de remarcarse que las posiciones en punto a la aplicación del Cód. Civ. y Com. a la actividad aeronáutica, como sucede con el art. 63 LDC y según hemos visto más arriba, no es uniforme en doctrina.

El art. 963 del Cód. Civ. y Com. establece en materia de contratos, que cuando concurren disposiciones del Código y de alguna ley especial, las normas se aplican con el siguiente orden de prelación: a. normas indisponibles de la ley



especial y del Código; b. normas particulares del contrato; c. normas supletorias de la ley especial; d. normas supletorias del Código.

Como el Cód. Aeronáutico es una ley especial, se plantea la posibilidad de concurrencia, que es el supuesto que regula este artículo. Especialmente dado el adagio según el cual la ley especial deroga a la general y lo dispuesto por el art. 2 del Cód. Aeronáutico.

En este sentido, Capaldo (2018) señala que existe prevalencia del derecho aeronáutico -sean el Cód. Aeronáutico, normas internacionales o la voluntad de las partes y los usos y costumbres nacidos de la actividad aeronavegatoria- por sobre el Cód. Civ. y Com. en materia de: a. limitación cuantitativa de responsabilidad por los daños causados al pasajero; b. contratos de construcción, locación, fletamento e intercambio de aeronaves; c. privilegios aeronáuticos; y d. prescripción.

De todos modos es conveniente marcar que para Sobrino (2017) el Cód. Civ. y Com. pese a ser una norma general puede modificar y derogar leyes especiales. Explica que en los FACCN explícitamente se dice que el Código establece el piso mínimo y un núcleo duro de tutela para los consumidores y que ninguna ley especial puede derogarlos sino solamente mejorarlos.

Según entendemos, no obstante, el problema no se plantea respecto a la específica regulación de los contratos de consumo - temática de este comentario - centrada en el Título III del Libro tercero del Cód. Civ. y Com. sino en cuestiones que estén específicamente previstas en las fuentes del derecho aeronáutico.

De los supuestos mencionados por Capaldo (2018) es claro que los más conflictivos para la materia consumeril son los atinentes la responsabilidad y la prescripción.

Si bien un análisis exhaustivo de los conflictos enunciados excedería el ámbito de este trabajo señalaremos que en la temática relativa a la responsabilidad civil el art. 1709 Cód. Civ. y Com. determina que en los casos en que concurren disposiciones del Código y de alguna ley especial, son aplicables en el siguiente

orden de prelación: a. normas indisponibles del Código y de la ley especial; b. la autonomía de la voluntad; c. normas supletorias de la ley especial; d. las normas supletorias del Código.

A diferencia del anterior, pone primero a las normas indisponibles del Código frente a las de la ley especial, lo que permite preguntarse si por el uso de las palabras ha existido una inclinación del legislador a cambiar el orden de prelación.

Lo decimos, claro está, sin desconocer que en los tratados internacionales de la materia y en el Cód. Aeronáutico la responsabilidad en los daños causados al pasajero es limitada, y que ha sido declarada constitucional por la CSJN.

## **8. El contrato de consumo y el contrato de transporte aéreo en el Anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor**

Con fecha 6 de diciembre de 2018 fue elevado al Poder Ejecutivo un Anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor, encomendado durante 2017 por la Dirección Nacional de Defensa del Consumidor y articulada con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación en el marco del programa Justicia 2020, y que contempla una propuesta de posible reforma integral de la actual Ley 24.240.

La propuesta incorpora un título entero, el II, de diez capítulos, dedicado a la protección contractual del consumidor, que en los arts. 35 a 96 establecen reglas relativas a los contratos de consumo. No se establece en ellos una definición de contrato de consumo ni elementos calificantes, los que quedarían regulados por el Cód. Civ. y Com.

Los capítulos tratan sobre disposiciones generales; protección antecontractual, oferta, publicidad, eficacia, ineficacia e incumplimiento; garantía por vicios de calidad por inadecuación -que incluye garantías, el servicio técnico de cosas muebles, y los vicios ocultos y ruina en el ámbito inmobiliario; los contratos conexos; los servicios al consumidor -que incluye una sección sobre servicios de

reparación; contratación a distancia; crédito para el consumo, tutela frente al sobreendeudamiento y obligaciones cambiarias conexas.

Un análisis exhaustivo de semejante articulado excedería el marco del presente trabajo. Diremos en lo relativo al Contrato de consumo, que de la lectura de los Fundamentos del Anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor surge que la nueva ley se dirige a articular e integrar la LDC con el Cód. Civ. y Com.

Las reformas principales tienden a:

- Precisar el alcance del principio de obligatoriedad del contrato de consumo, y en consecuencia, de las facultades de revisión judicial, en la línea de los arts. 959 y 960 del Cód. Civ. y Com.

- Potenciar la significación de los principios generales en las diferentes etapas del iter contractual y para la integración del contrato.

- En protección del consentimiento del consumidor, se exige que exprese su voluntad de modo inequívoco, sea para consentir como para extinguir.

- Establecer la forma del contrato de consumo como mecanismo de protección, en línea con el art. 10 LDC.

- Profundizar la protección antecontractual, oferta y publicidad.

- Fortalecer el control de inclusión de los contratos de consumo, en consonancia con los arts. 10 y 38 LDC.

- Ahondar la tradición de control de contenido de las cláusulas abusivas con reglas adicionales.

- Ajustar las reglas relativas al control administrativo.

- Mejorar el régimen de vicios, elevándose los plazos y articulando las garantías legales con las convencionales y con el régimen de incumplimiento.

- Instituir más efectos en materia de conexidad contractual.

- Incorporar reglas sobre comercio electrónico y sobre crédito al consumo y protección del sobreendeudamiento, especialmente en áreas de vacancia de la LDC y el Cód. Civ. y Com.

En materia de transporte aéreo, según el último párrafo del art. 4 se aplica el Código Aeronáutico, los Tratados Internacionales de los que la Argentina sea parte “y esta ley, de modo concurrente y de acuerdo a su materia, criterio que se proyecta a la competencia de las autoridades de aplicación”.

Pese que el art. 4° es el único que se refiere a la temática aerocomercial, se ha expresado que en el Anteproyecto “...hay por los menos sesenta artículos que tendrían aplicación directa o indirecta al transporte aéreo” (Capaldo, 2019).

El primer comentario que merece el art. 4° es en punto a la metodología. A diferencia del art. 63 que regula esta materia y se ubica en el capítulo XVII, sobre disposiciones finales, ahora la temática es abordada en el articulado que define a la figura del proveedor.

En segundo lugar, ¿qué significa aplicación concurrente de normas en lugar de aplicación subsidiaria? Lo que se está regulando es el caso de conflicto normativo, la vocación de distintas normas de regular los mismos aspectos fácticos. En el caso, el conflicto que se produce entre las normas protectorias del consumidor y el derecho aeronáutico.

Salta a la vista que se propone una articulación diferente, abandonándose la idea de subsidiariedad para dar paso a la coordinación.

En esta dirección, se expresa que el adjetivo concurrente coloca al Cód. Aeronáutico, los tratados internacionales y la DLC en un mismo nivel jerárquico (Capaldo, 2019).

Cuadra destacar, no obstante que para dicha autora las normas aeronáuticas nacionales o internacionales prevalecen y derogan a las del consumidor atendiendo al orden público, a la especialidad y a la autonomía científica de éstas. Así propone su aplicación subsidiaria.

Para Barreiro (2019) es una solución esperada ya que es indiscutible el carácter de contrato de consumo del contrato de transporte aéreo y la discriminación de los usuarios y violación de sus derechos por las empresas aerocomerciales

apoyadas en legislación aeronáutica que prescinde de principios protectorios. El enfoque concurrente implica una aplicación complementaria fundada en que el ordenamiento aeronáutico y el de consumo no tratan cuestiones distintas.

Esto provoca que se aplique la normativa de cada materia -aeronáutica y consumo- a los casos de lesiones o muerte del pasajero; pérdida, demora en la entrega o daños al equipaje, o mercancías, retraso y cancelación. Por otra parte, destaca esta doctrinaria que en el ámbito interno podrá indemnizarse al usuario por encima del límite cuantitativo fijado por el Cód. Aeronáutico, y aplicarse daños punitivos. Esto no será de aplicación cuando sean aplicables los tratados de Varsovia o Montreal (Barreiro, 2019).

Desde otro costado, la mención a los órganos administrativos de aplicación respectivos se relaciona con una problemática de competencia dada por la coexistencia de autoridades de contralor con competencias concurrentes y paralelas. En el caso, la que crea el proyecto, llamada ANCON o Autoridad Nacional del Consumidor y la ANAC, la Administración Nacional de Aviación Civil.

A modo de ejemplo, ambas se encontrarán en condiciones de imponer sanciones a los proveedores por los mismos hechos, de allí la necesidad de fijar sus competencias.

## **9. Conclusiones**

En la presente investigación nos propusimos determinar si los contratos de consumo constituyen una fragmentación del tipo general de contratos que influye sobre los tipos especiales. La propuesta comporta el análisis de dos cuestiones íntimamente relacionadas: si los contratos de consumo verdaderamente fragmentan el tipo general de contratos; y si esa fragmentación influye sobre los tipos especiales.

Ambos interrogantes deben ser respondidos afirmativamente. Como hemos visto, la incorporación de un título especial dedicado a los contratos de consumo, ubicado en la regulación de la parte general de los contratos en el Cód. Civ. y Com. tiene por efecto y por objeto la fragmentación del tipo general de contratos.

Así repasamos que esta fue una decisión que tomó la Comisión que elaboró el Código justamente con ese propósito, idea que ya estaba presente en el pensamiento de Lorenzetti -miembro integrante de la Comisión- desde 2009, con anterioridad a la sanción de Código. Asimismo, la hizo suya con posterioridad, en 2017. Esto se plasmó en los FACCN, cuyo valor interpretativo es esencial.

La mayoría de la doctrina especializada, según relevamos en este trabajo, opina que el Código ha provocado a nivel general y a través de la incorporación del sistema de las categorías del contrato paritario, del celebrado por adhesión y del de consumo, la fragmentación del tipo general de contratos.

Del mismo modo, observamos cómo -a nivel particular- algunos autores aplicaron este principio a los contratos de seguro y comodato, los cuales pueden subsumirse -de darse los requisitos legales- en la categoría de contratos de consumo. Nosotros lo pusimos a prueba también con relación al contrato de transporte aéreo y concluimos que es un contrato de consumo. De allí que, desde la teoría general de la contratación, como así también desde los tipos de contrato en particular, obtenemos la confirmación de nuestra hipótesis.

En punto a la influencia que la individualización de la presencia de un contrato de consumo tiene sobre un tipo contractual en particular, hemos dejado evidenciado que la protección del consumidor a la que tiende la regulación de la categoría provoca una notable proyección sobre estos últimos. Sentado que los requisitos del contrato de consumo están dados -y dado que el art. 65 LDC dispone que se trata de una norma de orden público- resultará insoslayable la aplicación de sus reglas particulares, modificatorias -y hasta derogatorias- del régimen general de los contratos.

Por lo tanto, regirá la prelación establecida por el art. 1094 Cód. Civ. y Com.; la relación habrá de interpretarse como lo disponen los arts. 1095 del Cód. Civ. y Com. y 37 LDC; debiendo el proveedor garantizar trato digno, equitativo y no discriminatorio -arts. 1097 y 1098 Cód. Civ. y Com.; 8° bis LDC- e información adecuada -art. 1100 Cód. Civ. y Com., 4 LDC y 42 CN.

El contrato se integrará con la publicidad -arts. 1103 Cód. Civ. y Com. y 8° LDC, además de los derechos y prohibiciones que al respecto establecen los arts. 1101 y 1102 Cód. Civ. y Com.- y estará sometido a modalidades especiales cuando se celebre fuera del establecimiento comercial, a distancia o por medios electrónicos -arts. 1104 a 1116 Cód. Civ. y Com.; y 32 a 35 LDC- entre las que destacan la información agravada, la ineficacia de la prórroga de jurisdicción y la revocación de la aceptación, en consonancia con el art. 34 LDC. Finalmente, contará con una especial protección contra cláusulas abusivas en los arts. 1117 a 1122 Cód. Civ. y Com. y 37 LDC.

Desde ya que se mantienen inalteradas -arts. 5, 6, 7, 10 bis a 10 *quáter*, 11 a 18, 19 a 24, 25 a 31, 36, 40 LDC- la protección de la salud del consumidor, la obligatoriedad de la oferta, las opciones que tiene el consumidor frente al incumplimiento de la oferta o del contrato, la protección de su consentimiento, modos de rescisión y prohibición de cobro de preaviso, la garantía legal para cosas muebles no consumibles y por vicios, las especiales reglas sobre prestación de los servicios, respecto de servicios públicos domiciliarios, las atinentes a operaciones de crédito y la responsabilidad por daños causados por el riesgo o vicio de la cosa o del servicio.

Asimismo, la posibilidad de pedir daños punitivos y las reglas especiales sobre procedimiento -arts. 52 a 53 respectivamente- y por tanto serán también plenamente aplicables a los contratos de consumo, con independencia del tipo de contrato en particular de que se trate.

Aquí vemos la fuerte influencia que tendrá la calificación de un contrato como de consumo, con relación a uno que no lo sea, caso en que no serán aplicables las reglas mencionadas. De ello se sigue que la respuesta al segundo interrogante también será afirmativa.

En el caso del contrato de transporte aéreo, hemos visto que existen posiciones encontradas respecto a la aplicación del art. 63 LDC y del Cód. Civ. y Com. Más allá de esa discusión, aún abierta, nosotros adherimos a las opiniones sustentadas por los autores consumeristas.

Entendemos, a raíz de las observaciones formuladas por la doctrina aeronáutica, que es necesaria una investigación de mayor profundidad teniendo en cuenta en un plano de igualdad la singularidad de dicha rama jurídica y los derechos de los consumidores.

Por lo demás, hemos visto que las reglas de los contratos de consumo –Título III del libro tercero del Cód. Civ. y Com.- le serán plenamente aplicables al contrato de transporte aéreo.

Pero además hemos tocado en este trabajo otros aspectos que también resultan interesantes de destacar.

Comenzamos diciendo que la posición de vulnerabilidad de uno de los contratantes justificaba el dirigismo contractual. Señalamos luego que el Contrato de Transporte aéreo es celebrado por adhesión, e identificamos al pasajero como el débil jurídico en esa relación, definiendo someramente a la vulnerabilidad jurídica y que es aquélla el epicentro que, justamente, justifica la sanción de normas de protección.

Así las cosas, vemos que en parte estuvimos refiriendo a que el paradigma contractual moderno de cláusulas predispuestas y en materia de consumo, requiere una necesaria intervención estatal para regular la protección del débil jurídico y restablecer el equilibrio de la relación.



Esto es lo que ha venido a hacer el Cód. Civ. y Com. con la regulación de los contratos de consumo y los contratos celebrados por adhesión. En estos últimos rige la tutela especial de la Sección 2ª, Capítulo 3, Título II, del Libro Tercero. Esto es los arts. 984 a 989, que buscan reestablecer el equilibrio que se pierde al verse limitada la autonomía de la voluntad y la libertad de estipulación o de configuración del contenido del contrato.

Esto se logra a través de recaudos de redacción que buscan proteger el consentimiento -asentimiento- del adherente y la derecha comprensión de aquello a lo que se obliga y a lo que tiene derecho. Asimismo, reglas de interpretación contra el predisponente, prevalencia de la cláusula negociada y protección contra las cláusulas abusivas. Se reestablece el equilibrio desde que se las tiene por no escritas y ya que por definición, estas provocan un desequilibrio en los derechos y obligaciones de las partes, al desnaturalizar las obligaciones del predisponente, ampliar sus derechos o restringir los del adherente, o por resultarle sorpresivas.

Asimismo, es de hacer notar que al estudiar el sistema de contratos hemos referido a los contratos paritarios, celebrados por adhesión y de consumo. Y así como pudimos determinar que la identificación de un contrato como de consumo implicará una fuerte influencia sobre el tipo especial -y viceversa- del mismo modo podemos decir que frente a un tipo especial cualquiera, como la compraventa, habrá que determinar si es celebrado entre iguales -Título II del libro tercero del Cód. Civ. y Com.- si hay adhesión -Título II, capítulo 3, Sección 2, mismo libro, Cód. Civ. y Com.- o si es de consumo -Título III de dicho libro, Cód. Civ. y Com.- para verificar si existen reglas especiales a aplicar contenidas en dichos títulos.

Creemos que la regulación del sistema de contratos en el Cód. Civ. y Com. - aún cuando puedan encontrarse voces críticas- resulta un avance notorio respecto del Código Civil de Vélez, y que encierra, como venimos desarrollando, la búsqueda de protección de personas en situación de vulnerabilidad, como los adherentes y consumidores.

Esto nos parece loable desde que la restauración del equilibrio contractual comporta el afianzamiento de la justicia, mandato que desde el preámbulo de la CN, constituye una guía para todos los poderes del estado, y especialmente desde que implica la búsqueda del sentido de justicia.

## **10. Bibliografía y fuentes de información**

### **10. 1 Bibliografía**

Acciarri, H. (2015). La regulación de los contratos de consumo en el nuevo Código  
Algunas notas para su análisis económico. Cita Online:  
AR/DOC/3060/2015.

Balian, E. (2012). Daños en el transporte aéreo de pasajeros, por retraso,  
cancelación de vuelo, denegatoria de embarque. Overbooking. Cita  
Online: AR/DOC/6106/2012.

Barreiro, K. (2018). Los derechos de los pasajeros y la necesidad de reforma del  
Código Aeronáutico. Cita Online: AR/DOC/246/2018.

Barreiro, K. (2019). Transporte aéreo: un avance en la delimitación de las históricas  
excepciones de aplicación de la ley consumerista. Cita online:  
AR/DOC/594/2019

Canelo, C. (2019). Comentario a los arts. 1092 a 1103. En O. Ameal (dir.), R. Grané  
y N. Garozzo (coords). *Código Civil y Comercial de la Nación y leyes  
complementarias comentado* (Vol. 4, pp. 355-398). Buenos Aires: Estudio.

- Capaldo, G. (2018). El código aeronáutico en diálogo con el código civil y comercial: autonomía, analogía y subsidiariedad. Cita Online: AR/DOC/1614/2018.
- Capaldo, G. (2019). De la legislación aeronáutica al proyecto de ley de defensa del consumidor (y viceversa). Cita online: AR/DOC/593/2019.
- Chamatropulos, D. (2016). *Estatuto del Consumidor comentado* (Vol. 1). Buenos Aires: La Ley.
- Compiani, M. (2017). La transparencia en el contrato de seguro. Cita online: AR/DOC/3890/2017.
- Farina, J. (2014). *Defensa del consumidor y del usuario*. Buenos Aires: Astrea.
- Flass, G. (2005). Aplicación de la normativa del consumidor en el ámbito de la aeronavegación comercial. Cita Online: AR/DOC/1014/2005.
- Freytes, A. (2016). Resistematización contractual en el Código Civil y Comercial de la Nación. Cita online: AR/DOC/3187/2016.
- Frustagli, S., y Arias, M. (2015). La regulación del contrato de comodato en el Código Civil y Comercial. Cita online: AR/DOC/1134/2015.
- Garrido Cordobera, L. (2015). Contratos en general. En A. Bueres (dir.) *Incidencias del Código Civil y Comercial* (vol. 3). Buenos Aires: Hammurabi.
- Gherzi, C. (2017). *Manual de contratos civiles, comerciales y de consumo* (4a ed.) Buenos Aires: La ley.

- Hernández, C. (2016). El "contrato de consumo" en el contexto de la "teoría general del contrato". A propósito del Código Civil y Comercial (expresión de una nueva estructura tipológica). Cita online: AR/DOC/4158/2016.
- Hernández, C., y Frustagli, S. (2012). Aspectos relevantes de la relación de consumo en el proyecto de código civil y comercial de 2012. Proyecciones del sistema sobre el régimen estatutario de reparación de daños al consumidor. Cita Online: AR/DOC/9581/2012.
- Knobel, H. (2019). Transporte aéreo. A 20 años del Convenio de Montreal de 1999. Cita online: AR/DOC/2774/2019.
- Lorenzetti, R. (2009). *Consumidores*. Santa Fe: Rubinzal-Culzoni Editores.
- Lorenzetti, R. (2015). La interpretación de los contratos. Cita online: AR/DOC/237/2015.
- Moeremans, D., y Viola, M. (2009). Comentario al art. 63. En S. Picasso y R. Vázquez Ferreyra (dirs.). *Ley de Defensa del Consumidor. Comentada y anotada* (Vol. 1). Buenos Aires: La Ley.
- Ritto, G. (2015). Acerca de las cláusulas abusivas y su regulación en el Código Civil y Comercial de la Nación. Cita online: AR/DOC/2635/2015.
- Ritto, G. (2015). Los contratos de consumo en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Cita online: AR/DOC/4533/2014.

- Rullansky, G. (2015). Comentario a los arts. 1092 a 1186. En G. Clusellas (dir.) y E. Clusellas (coord.). *Código Civil y Comercial* (vol. 4, pp. 1-328). Buenos Aires: Astrea.
- Sobrino, W. (2019). ¿Existe el contrato de consumo? Cita Online: AR/DOC/460/2019.
- Sobrino, W. (2017). *La Ley General (Código Civil y Comercial) puede modificar una Ley Especial (Ley de Seguros) (Nuevos Principios Legales)*. Recuperado de [http://www.saij.gob.ar/waldo-augusto-sobrino-ley-general-codigo-civil-comercial-puede-modificar-una-ley-especial-ley-seguros-nuevos-principios-legales-dacf170266-2017-06/123456789-0abc-defg6620-71fcanirtcod?&o=12&f=Total%7CFecha/2017%5B20%2C1%5D%7CEstado%](http://www.saij.gob.ar/waldo-augusto-sobrino-ley-general-codigo-civil-comercial-puede-modificar-una-ley-especial-ley-seguros-nuevos-principios-legales-dacf170266-2017-06/123456789-0abc-defg6620-71fcanirtcod?&o=12&f=Total%7CFecha/2017%5B20%2C1%5D%7CEstado%7C)
- Stiglitz, R. (2015). Comentario a los Arts. 1092 a 1122. En G. Caramelo, S. Picasso y M. Herrera (dirs.). *Código Civil y Comercial de la Nación comentado* (Vol. 3, pp. 492-529). Buenos Aires: Infojus.
- Tambussi, C. (2014). Los derechos de usuarios y consumidores son derechos humanos. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5157806.pdf>
- Vassallo, C. (2013). Transporte aéreo y derecho del consumo. Cita online: AR/DOC/3723/2013.
- Vassallo, C. (2013). Prescripción aeronáutica y derecho de defensa del consumidor. Cita online: AR/DOC/4372/2013.

Vassallo, C. (2007). El proyecto de reforma de la ley de defensa del consumidor y el transporte aerocomercial. Cita online: AR/DOC/1805/2007.

Videla Escalada, F. (1996). *Manual del Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires: Zavalía.

Wajntraub, J. (2004). Protección jurídica del consumidor. Ley 24.240 y su reglamentación. LexisNexis-Depalma: Buenos Aires.

## **10.2 Fuentes de información**

Anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor. Cita Online: AR/DOC/677/2019.

Cám. Apel. Civ. y Com. 7a de Córdoba, 22/04/19, “Di Tella, Belén María y otro c/ Latam Airlines Group S.A. y/o Lan Airlines S.A. - Abreviado”. Recuperado de <http://public.diariojudicial.com/documentos/000/084/130/000084130.pdf>

CNCiv. y Com. Fed., Sala I, 12/05/2016, “Dordolo Laura María y otro c/Eves SA y otro s/ sumarísimo”, Expediente N°: 3420/2013. Recuperado de <https://www.cij.gov.ar/scp/include/showFile.php?acc=showFAR&tipo=fallo&id=135058405&origen=SGU>

CNCiv. y Com. Fed., Sala II, 17/09/2014, “Huarte Jimena Brigida c/British Airways s/pérdida/daño de equipaje”, Expediente N°: 6479/2009. Recuperado de <https://www.cij.gov.ar/scp/include/showFile.php?acc=showFAR&tipo=fallo&id=86343061&origen=SGU>

CNCiv. y Com. Fed., Sala III, 04/05/2017, Expediente N°: 7561/2011, “Damiani Jorge Claudio c/Delta Airlines Inc s/incumplimiento de contrato”. Recuperado de <https://www.cij.gov.ar/scp/include/showFile.php?acc=showFAR&tipo=fallo&id=177090059&origen=SGU>

Código Aeronáutico. Ley 17.285. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

Decreto 565/2008. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/139253/norma.htm>.

Fundamentos del Anteproyecto de Código Civil y Comercial de la Nación. Recuperado de <http://www.nuevocodigocivil.com/wp-content/uploads/2015/02/5-Fundamentos-del-Proyecto.pdf>

Fundamentos del Anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor. Cita online: AR/DOC/677/2019.

Ley 24.240. Defensa del Consumidor. Recuperada de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/638/texact.htm>

Ley 26.994. Código Civil y Comercial de la Nación. Recuperada de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235975/texact.htm>

Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario de Paraguay. Recuperada de <https://www.sedeco.gov.py/index.php/marco-legal>

Reglas de Brasilia. Recuperadas de <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2009/7037.pdf>

Resolución n° 1532/1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54791/texact.htm>

Tratado suscripto para la Constitución de un Mercado Común entre las Repúblicas Argentina, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay. Ley N° 23.981. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/380/norma.htm>