

La justicia competente en el derecho aeronáutico

The Jurisdiction in Argentine Aviation Law

Víctor Gil Gómez

Universidad del Salvador, Argentina | Universidad de la Defensa Nacional, Argentina

vgilgomez@hotmail.com

Resumen

El presente artículo aborda el análisis de la jurisdicción y competencia aplicable a las causas judiciales originadas en actividades aeronáuticas. Se arriba a la conclusión de que el derecho aeronáutico prevalece sobre la Ley de Defensa al Consumidor, a partir de las normas dictadas después del año 2023.

Palabras clave: derecho aeronáutico; jurisdicción; competencia; defensa del consumidor

Abstract

This article analyzes the jurisdiction and competence applicable to legal cases arising from aviation activities in Argentina. It concludes that aviation law prevails over consumer protection law, based on the regulations enacted after 2023.

Keywords: aviation law; jurisdiction; courts; consumer protection

Recibido: 22/04/2025

Aceptado: 12/11/2025

DOI: [10.63790/ad.v9i9.112](https://doi.org/10.63790/ad.v9i9.112)

Calidad de Vida y Salud se encuentra bajo la licencia de Creative Commons [Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).



I. Jurisdicción

Durante muchos años, décadas, el tratamiento de los litigios de naturaleza aeronáutica fueron incluidos dentro de la jurisdicción federal sin mayores excepciones, dado que ello estaba expresamente mencionado en la Ley 13.998, de 1950, y el Código Aeronáutico, en sus dos versiones, de 1954 y 1967.

La existencia de una jurisprudencia y doctrina pacífica se vio alterada a partir del año 1993, en el que se sancionó la Ley de Defensa del Consumidor, y complementada con la reforma constitucional de 1994.

A partir de allí, tanto la jurisprudencia como la doctrina ingresaron en una etapa de divergencias continuas, incluyendo en el debate a profesionales ajenos al conocimiento del derecho aeronáutico.

En todo el país, unos cuantos magistrados, sin la especialización necesaria en la rama jurídica aérea, comenzaron a dictar fallos excluyendo de la jurisdicción federal muchos casos que la legislación de fondo determinaba su aplicación.

Desde entonces han pasado más de 30 años y la cuestión jurídica sigue siendo objeto de muchos debates que se volcaron en libros, artículos, conferencias, jornadas y congresos.

Las causas judiciales se incrementaron exponencialmente debido a que, invocando la aplicación de la Ley 24.240 a la actividad aeronáutica, se recurre a demandar daños punitivos, los cuales no siempre han sido admitidos.

Asimismo, y fundadas en la ley citada, muchas acciones judiciales han sido iniciadas en el fuero comercial o en tribunales provinciales, ambos sin competencia federal.

Tanto los tribunales nacionales como los provinciales, incluyendo en ellos a los juzgados como las cámaras y los tribunales superiores, han dictado sentencias que, en algunos casos, revelaron poco conocimiento del derecho aeronáutico y, en otros, el olvido de principios y reglas normativas enseñadas en las facultades de derecho.

En varias universidades nacionales, públicas y privadas, la enseñanza del derecho aeronáutico es opcional o directamente inexistente. Pero el conocimiento de esta rama jurídica no se agota con la lectura del Código o de un manual o un tratado. Es necesario profundizar en la jurisprudencia y doctrina especializada para tener una ilustración cabal de la materia.

Pese a que existen dos grandes instituciones dedicadas desde hace décadas a la enseñanza del derecho aeronáutico, el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) y la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA), ambas con asiento en nuestro país, son escasos los integrantes del Poder Judicial, nacional y provincial, que han asistido a sus cursos.

Expresa la Dra. Guadalupe Hidalgo (2022) que

el desconocimiento por parte de los jueces federales argentinos en el tratamiento de cuestiones aeronáuticas deja entrever que, para obtener respuestas integrales y justas a los reclamos de los justiciables, la doctrina aeronáutica considera como una posible solución la especialización. Ciertos autores consideraron que las resoluciones de los jueces federales muchas

veces no parecen ajustadas a derecho o que su tratamiento no resulta conforme a derecho, por lo que puede significar un detrimento al derecho de acceso a la justicia de los justiciables (p. 110).

En igual línea de razonamiento se ha expresado el Dr. Sebastián Carlos Villa (2024) en un trabajo elaborado para su exposición en las XIX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial llevadas a cabo entre el 23 y 24 de noviembre de 2023:

Respecto al tratamiento de los conflictos judicializados por los distintos tribunales que se atribuyen competencia o declinan la que se les reclama, sea a nivel nacional como provincial, y que a priori podrían reputarse como incompetentes para la resolución de los casos sometidos a su juzgamiento, pueden esbozarse diversas explicaciones desde un punto de vista jurídico como también sociológico, entre las que cabe enunciar: Desconocimiento o incorrecta interpretación de operadores y auxiliares de la Justicia de las normas específicas que rigen tanto la atribución de competencia como la solución de fondo de los casos vinculados al transporte aéreo.

¿Puede un juez, movido por una interpretación subjetiva, sustituir al legislador en la determinación de la jurisdicción? ¿Puede sentenciar con base en sus consideraciones personales, apartándose del marco jurídico establecido por el Poder Legislativo a través de las leyes que sanciona, como si gozara el magistrado de un poder discrecional, sin tomar en consideración la división de poderes? ¿No estaría traicionando la Constitución que juró defender y aplicar?

Ello constituiría una forma sutil de sublevación contra el principio republicano de división de poderes. Esa actitud reflejaría una usurpación de las competencias legislativas, bajo la apariencia de una Justicia que no acata, sino que erosiona el orden republicano. El rol de un juez consiste en aplicar el derecho con objetividad, dentro del marco que establece la Constitución, para garantizar el derecho del debido proceso y de la defensa en juicio.

El abuso de las atribuciones asignadas a los jueces ha derivado que en numerosos casos la Corte Suprema de Justicia de la Nación haya calificado las sentencias como actos procesales arbitrarios.

II. Alcance del derecho aeronáutico

Previo a continuar con el análisis del fuero competente para entender en temas aeronáuticos, creo necesario hacer una breve reflexión sobre los temas que están comprendidos dentro de esta rama del derecho.

Algunos magistrados y abogados doctrinarios consideran que esta especialidad se limita al transporte aéreo. Así ha sido volcado en números fallos en diferentes regiones geográficas de todo el país, y también en diversos artículos y opiniones en simposios y publicaciones jurídicas.

Mayormente, el error de concepto ha sido fundado en una equivocada lectura del artículo 197 del Código Aeronáutico, el cual dice:

Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de:

- 1) La circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas.
- 2) El otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- 3) El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

Una incorrecta lectura de esta norma ha llevado a algunos magistrados y profesionales a confundir lo que está legislado de lo que deberá estar legislado.

Me explico: el artículo 197 establece que “se declara materia de legislación nacional” lo concerniente a lo que seguidamente detalla. Este artículo no excluye todo lo normado en los 196 artículos precedentes del Código Aeronáutico ni los sucesivos. El propósito de esa norma es establecer que todo lo que sea legislado a posteriori del dictado del Código Aeronáutico será materia de legislación nacional.

Una lectura errada del artículo 197 puede llevar a dejar afuera de la normativa aeronáutica al Registro Nacional de Aeronaves, por ejemplo, ya que no está incluido dentro de los tres incisos de esa norma.

Al parecer, algunos juristas han pasado por alto la lectura del artículo 1 del Código Aeronáutico, que establece que éste rige la aeronáutica civil, la cual se define en el siguiente artículo: “A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general”.

Este artículo 2 es muy esclarecedor en cuanto a sus alcances y también de las normas aeronáuticas no comprendidas en él. En primer término, señala que “aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas”, o sea, “actividades vinculadas” con el empleo de aeronaves.

Las actividades que están así vinculadas son muchas y no se desarrollan solamente cuando la aeronave está en vuelo. Esas actividades son la fabricación, el mantenimiento, la reparación en talleres especializados o abordaje, la carga de combustible, aceites y gases, la instrucción de pilotos y personal auxiliar en escuelas de aviación, la obtención de licencias, el registro de las aeronaves, los servicios de apoyo al vuelo, los servicios de *handling*. También están comprendidas las actividades vinculadas con los aeródromos, públicos o privados, los aeroclubes, los trabajos aéreos de diversa naturaleza, tales como son la fumigación, la fotografía, el transporte sanitario o la extinción de incendios, o de propaganda aérea. Inclusive, dentro de esas actividades están comprendidas las relacionadas con el dueño (explotador), piloto (comandante) y personal auxiliar.

Todo ello está comprendido en el Código Aeronáutico el cual, cabe recordar, delega en la reglamentación de algunos artículos, el detalle de sus alcances. De allí que es un error interpretar que solamente el transporte aéreo es la materia del derecho aeronáutico. Existen muchas normas anexas al Código que integran esa rama del derecho, como decretos, reglamentaciones y disposiciones.

Por tal razón, el mismo artículo señala en uno de sus párrafos que “la aeronáutica civil en la República Argentina se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias”. Volviendo al primer párrafo este mismo artículo, dice que la aeronáutica civil comprende “todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general”.

Esas relaciones de derecho derivadas del “comercio aéreo” tienen carácter contractual y extracontractual ya que la norma no hace diferenciaciones. De conformidad a ello, cabe deducir que las relaciones de derecho a que alude el Código son los contratos de transporte aéreo, tanto de personas como de cosas y animales; también quedan alcanzados los contratos de compra y/o venta de aeronaves, al igual que los contratos de uso de ellas en sus diversas variantes, y las hipotecas.

Nuevamente, se advierte en este párrafo que el derecho aeronáutico abarca mucho más que el transporte aéreo. No se debe olvidar que éste es comprensivo de aquellas actividades donde el uso de las aeronaves se realiza por mero esparcimiento o para exhibiciones o acrobacias aéreas.

El derecho aeronáutico, como ya lo conceptualizó el Dr. Videla Escalada (1948), es el “conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ellas” (p. 18).

En conclusión, el derecho aeronáutico regula todo aquello que tiene que ver con las aeronaves, ya sea que estén volando o estén en tierra. Obviamente me estoy refiriendo a las aeronaves que han sido construidas con el propósito de volar, ya que aquellas que han sido diseñadas exclusivamente como maquetas de exhibición, sin capacidad de desplazamiento por el espacio aéreo, no están comprendidas dentro de este derecho.

III. La competencia federal consolidada

La sanción del Decreto 70 en 2023 introdujo varias modificaciones al Código Aeronáutico, entre las cuales fueron alcanzados los dos primeros artículos.

Las reformas realizadas consolidaron la competencia federal para todas las actividades aeronáuticas, haciendo cesar las disquisiciones que se hacían hasta entonces sobre si algunas correspondían al fuero ordinario o si eran de jurisdicción provincial.

Las nuevas redacciones de los artículos 1 y 2 del Código Aeronáutico hacen recaer en el fuero federal todas las situaciones litigiosas que se puedan generar, salvo algunos delitos. El primer artículo expresa que “este Código rige la aeronáutica civil”, y el segundo aclara sus alcances al decir “a los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de Derecho derivadas del comercio aéreo en general”. De ello surge su aplicación a:

1) todas las actividades vinculadas con el empleo de aeronaves públicas y privadas. Ello es comprensivo de actividades que se desarrollan en tierra (servicios de *handling*, servicios de hangares, talleres mecánicos, aeroclubes, escuelas de materia aeronáutica, aeródromos, etcétera).

Cuando el artículo 2 menciona a “todas las actividades vinculadas con el empleo de aeronaves” está afirmando que las actividades pueden ser comprensivas de las que se realizan en tierra como en el espacio aéreo, ya que no corresponde discriminar donde la ley no lo hace.

2) actividades de navegación aérea. Las mismas son los servicios de protección al vuelo, de control aéreo y otras.

3) relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo. En ello están incluidos los contratos entre personas humanas y jurídicas, tales como los servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga, los vuelos charters y taxis aéreos, los contratos de hipoteca, fletamento y códigos compartidos, por ejemplo.

Cabe destacar que la norma está haciendo referencia a “relaciones jurídicas” que se “derivan” del comercio aéreo. O sea, la venta de un pasaje genera un contrato (relación jurídica) y sus “derivaciones” serán el cumplimiento o incumplimiento de ese contrato. Ello, en consecuencia, queda en la órbita del fuero federal.

Este cuerpo normativo, en su artículo 198, establece la aplicación del fuero federal, cuando dice que le corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general.

Luego, el artículo 2 menciona:

La aeronáutica civil en la República Argentina se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias. Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios.

Esta norma tiene una gran trascendencia para aclarar qué normas comprenden el derecho aeronáutico argentino ya que expresamente incluye a los tratados e instrumentos internacionales, el Código Aeronáutico y sus normas reglamentarias (es decir, decretos), a las regulaciones aeronáuticas (resoluciones y disposiciones) y normas complementarias. Esto pone fin a quienes argumentan que si una situación aviatoria no está prevista en el Código Aeronáutico no integra el derecho aeronáutico.

Hay que señalar que el derecho aeronáutico abarca las infracciones aéreas y los delitos que no solo están regulados en nuestras normas punitivas nacionales, sino también en tratados internacionales a los cuales Argentina adhirió. No menos importante es la regulación de la legislación sobre el personal aéreo y los diversos contratos sobre aeronaves.

Asimismo, los accidentes aéreos y los daños producidos por aeronaves a terceros en tierra están regulados en el Código Aéreo y, por ende, son alcanzados por el derecho aeronáutico.

Existen causas que son de competencia administrativa federal, otras de competencia civil y comercial federal y también las hay de competencia federal penal (Ley 27.146).

Por último, el artículo 2 dice que si una cuestión no estuviese prevista por el derecho aeronáutico “se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del Derecho Común”.

Los usos y costumbres son fuente del derecho. Cabe recordar que el artículo 1 del Código Civil y Comercial de la Nación dispone que los usos, prácticas y costumbres “son vinculantes”. La costumbre siempre ha tenido un valor relevante como fuente del derecho. Para los legisladores, los usos y costumbres revisten tanta importancia que lo ubicaron como el primer artículo del citado Código.

Reconociendo la misma trascendencia jurídica, los redactores del Código Aeronáutico ubican a los usos y costumbres de la actividad aérea como segunda fuente de derecho por detrás del mismo Código.

El Dr. Videla Escalada (1996) al tratar a la Costumbre como fuente del Derecho Aeronáutico, sostuvo que

Influye decisivamente para modificar el funcionamiento de esta como fuente de derecho aeronáutico el dinamismo característico de la materia, ya que, precisamente, esa cualidad se vincula con la aptitud para una evolución permanente y acelerada que implica una formación más rápida de las instituciones y de los principios y normas.

La aplicación de las normas de derecho común (civil, comercial, consumidor) ha quedado relegada como última herramienta jurídica a la cual recurrir.

De lo expuesto, cabe concluir que toda la actividad aeronáutica se encuentra comprendida dentro de la jurisdicción federal.

IV. El derecho de defensa del consumidor y su colisión con el derecho aeronáutico

Como he señalado anteriormente, tras la sanción de la Ley de Defensa del Consumidor y la incorporación de los derechos del consumidor a la Constitución Nacional, tanto la jurisprudencia como la doctrina ingresaron en una etapa de divergencias continuas sobre la jurisdicción y la competencia aplicable, incluyendo en el debate a profesionales ajenos al conocimiento del derecho aeronáutico.

Con la claridad que lo caracteriza, el Dr. Horacio Knobel (2014) ha expresado que

hemos sostenido que el transporte aéreo es una de las actividades más reguladas en todo el mundo y en tal sentido, existe una importante cantidad de convenios internacionales, leyes nacionales y regulaciones de distinta jerarquía que se ocupan de esta materia. Por otra parte, la vasta normativa aludida aborda el tema tanto desde el punto de vista del derecho público

como del derecho privado. De esta manera, el derecho aeronáutico contempla no solamente las cuestiones que atañen a los pasajeros y usuarios en general, sino también al cumplimiento de obligaciones formales y sustanciales de los transportadores frente a la autoridad pública y las prerrogativas de esta de imponer sanciones que pueden llegar incluso al retiro de la concesión o autorización otorgadas para realizar su actividad. Además, es interesante recordar que las normas sobre transporte aéreo se gestaron mucho antes de que comenzaran a tratarse los derechos del consumidor como categoría particular y, sin embargo, es posible reconocer desde aquellas primeras regulaciones, una serie de normas que tienen en mira a los consumidores o usuarios, a los fines de resguardar adecuadamente sus derechos.

IV. 1. Punto de conexión normativa

Al analizar el conflicto que se suscita sobre qué rama del derecho debe primar en el contrato de transporte aéreo recordé las clases que el distinguido Dr. Werner Goldschmidt nos dio en la Facultad de Derecho de la Universidad del Salvador. Tuve el privilegio de tenerlo como profesor en dos materias: una se denominaba Deontología Jurídica, en la cual nos enseñó su famosa teoría del tridimensionalismo jurídico, o teoría tridimensional del derecho, y la otra materia que nos enseñaba fue Derecho Internacional Privado.

La teoría tridimensional del derecho analiza los fenómenos jurídicos desde tres dimensiones: la dimensión sociológica (los hechos, un contrato), la dimensión normativa (las reglas jurídicas aplicables a los hechos) y la dimensión deontológica o axiológica (los valores, el deber ser ideal). En esa teoría se busca el punto de conexión que, para el profesor Goldschmidt (1985), es aquel que contiene la indicación normativa del derecho aplicable mediante una expresión variable, la cual se individualiza en atención a las particularidades del caso concreto.

Estos puntos de conexión jurídica pueden ser variados y suelen clasificarse de diversas formas, pero básicamente y en lo que a esta materia aeronáutica nos interesa, se pueden señalar tres aspectos:

1. Personales, que son aquellos que se refieren a las características de las personas (pasajero o consumidor).
2. De conexión única o conexión múltiple.

La primera supone el empleo de un solo factor de conexión para determinar el derecho competente. La múltiple recurre a varios factores para fijar la regulación material del supuesto. Por ejemplo, para fijar las leyes aplicables a un contrato de transporte aéreo se ponen en juego los factores comprensivos del derecho aeronáutico y de la Ley de Defensa del Consumidor.

De conexión principal y conexión secundaria.

3. Existe una relación jerárquica entre el factor principal (el transporte aéreo previsto en el derecho aeronáutico) y el factor o factores secundarios (los derechos de los consumidores); lo supletorio consiste

en la enunciación de nuevas reglas para el caso de que no se den las circunstancias retenidas en el factor principal.

En función de lo expuesto, considero que, frente a un conflicto de normas por aplicar en un contrato de transporte aéreo (punto de conexión múltiple), hay un punto de conexión jurídico que resuelve la situación en favor del derecho aeronáutico.

En efecto, los magistrados que deben decidir situaciones originadas en un contrato de transporte aéreo se deben enmarcar dentro de la amplia normativa que integra el derecho aeronáutico y lo regulado en la Ley 13.998.

Las reparaciones económicas que surgen del incumplimiento de un transporte aéreo se sustentan, fundamentalmente, en la existencia de un contrato. Y ese acuerdo de voluntades para realizar un contrato de transporte aéreo está normativizado por el Código Aeronáutico y la restante legislación aeronáutica que integra esa rama del derecho.

Aquello que no esté previsto en el mencionado Código (punto de conexión jurídico principal) torna aplicable el punto de conexión secundario en forma supletoria, el derecho común (artículo 2 del Código Aeronáutico).

Pero lo supletorio no puede alterar lo principal. Ello es un principio básico de sentido común, además de criterio jurídico. Si lo supletorio no se ajusta a las normas de origen, o sea, las que le dan sustento, aquello cede ante estas últimas.

Ejemplificando, si la Ley de Defensa al Consumidor establece que la jurisdicción de los conflictos corresponde al fuero ordinario, ella se torna inaplicable porque tanto el Código Aeronáutico (artículo 198) como la Ley 13.998 establecen que los conflictos judiciales de este origen son alcanzados por el fuero federal.

Muchos magistrados que no están imbuidos de la teoría tridimensional del derecho cometen el error de resolver los conflictos jurídicos desde la dimensión dikiológica y dejan de lado el aspecto normativo.

En efecto, hay jueces que no consideran justo que deban repararse las consecuencias de un daño de naturaleza aeronáutica aplicando la rama del derecho específica (el derecho aeronáutico) porque tiene principios y alcances de responsabilidad diferentes al derecho ordinario. Entonces, dictan sus sentencias desde el punto de vista dikiológico o axiológico, es decir, desde aquello que consideran que debería ser.

Resumidamente, como no les satisface lo que está normado en el derecho aeronáutico recurren a otra fuente jurídica (la Ley de Defensa del Consumidor), la que, a todas luces, no es aplicable al caso tal como lo expresa el artículo 63 de ella y lo dictaminan la Ley 13.998 y el artículo 198 del Código Aeronáutico.

Al respecto, considero importante señalar la doctrina judicial establecida por la Corte Suprema de Justicia de la Nación que expresa:

Este Tribunal ha resuelto en reiteradas oportunidades que la exégesis de las normas legales debe practicarse sin violencia de su letra y de su espíritu, con el propósito de efectuar una interpretación que no resulte ajena a lo que la ley establece (Fallos: 314:1422), desde que la primera fuente de hermenéutica de la ley es su letra (Fallos: 314:458). Si la ley emplea

determinados términos, la regla de interpretación más segura es la de que esos términos no son superfluos, sino que han sido empleados con algún propósito, por cuanto, en definitiva, el fin primordial del intérprete es dar pleno efecto a la voluntad del legislador (Fallos: 314:458).

Ello fue reiterado en “Rossi Sarubbi, Maximiliano José c/ Cielos del Sur, S.A. y otros s/daños y perjuicios” (Fallos 321 - 802), sentencia dictada el 16 de abril de 1998.

O sea, más allá de los criterios dogmáticos o subjetivos de los magistrados, ellos deben dictar sus sentencias ajustadas a los lineamientos dictados por el Alto Tribunal, más allá de que los mismos no sean obligatorios.

Otro aspecto que omiten considerar los apologistas de la Ley de Defensa del Consumidor es que el artículo 63 dispone que dicha ley no es aplicable al “contrato de transporte aéreo”, sin hacer diferencias entre el transporte de personas y el transporte de cargas. Ello no es un dato menor. En el contrato de transporte aéreo de mercancía hay dos partes que suscriben una carta de porte: el expedidor y el transportador.

El primero de ellos siempre es un comerciante o despachante muy avezado en negocios de transporte, el cual se caracteriza por su formación y experiencia. Y la carta de porte es el instrumento que prueba la celebración del contrato, con un muy detallado número de datos sobre fechas, domicilios, embalajes, dimensiones de la mercancía y plazos de cumplimiento del contrato.

¿Sería aplicable la Ley de Defensa del Consumidor? La respuesta es categóricamente negativa ya que el expedidor no requiere la protección de dicha ley por las características que he mencionado.

Se puede argumentar que ello no descarta la aplicación de la citada ley al contrato de transporte aéreo de personas, pero esta falta de diferenciación en el artículo 63 mencionado subraya justamente el carácter de norma de naturaleza supletoria que tiene la Ley 24.240.

Finalmente, me gustaría remarcar que el contrato de transporte aéreo es consensual, conforme lo dispuesto por los artículos 113, 114, 119 y 122 del Código Aeronáutico y los artículos 3 y 4 del Convenio de Montreal de 1999 y, una vez formalizado éste por el acuerdo de voluntades, recaen en lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 13.998, o sea, en la competencia civil y comercial federal.

IV. 2. Argumentos en favor de la Ley 24.240

Los profesionales del derecho que sustentan la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor en desmedro del derecho aeronáutico se sustentan en diversos argumentos que se pueden esquematizar en tres aspectos:

1. Elementos extrínsecos de la Ley 24.240.
2. Elementos intrínsecos de ella.
3. Jurisdicción y competencia.

Los elementos extrínsecos están referidos a la discusión sobre el orden de prelación de las normas aeronáuticas y las de defensa del consumidor, y la discusión de la supremacía constitucional de la mencionada ley sobre el derecho aeronáutico.

Por su parte, los elementos intrínsecos se enfocan en aspectos que, aparentemente, no están alcanzados por el derecho aeronáutico y que están incluidos en la Ley de Defensa del Consumidor.

Finalmente, existen argumentaciones que niegan la competencia del fuero federal y la asignan a la justicia ordinaria.

IV. 2. 1. Elementos extrínsecos de la Ley 24.240

A)

Uno de estos argumentos sostiene que las normas de la Ley de Defensa del Consumidor prevalecen sobre las aeronáuticas. Se invoca que a partir de la modificación del Código Civil y Comercial de la Nación se ha generado una reforma del sistema de responsabilidad, el cual prevalece sobre el derecho aeronáutico. Ello es un error, tal como pasaré a explicar.

Es verdad que el Código Civil y Comercial establece plazos de prescripción y un sistema de responsabilidad diferentes al contemplado en el Código Aeronáutico, pero no puede negarse que aquel Código tiene normas que determinan expresamente su exclusión frente a los preceptos del Código Aeronáutico.

A. 1)

En primer término, cabe referirse al artículo 963 el cual, al tratar el Título de los Contratos en General, dice que “cuando concurren disposiciones de este Código y de alguna ley especial (Código Aeronáutico), las normas se aplican con el siguiente orden: a. normas indisponibles de la ley especial y de este Código (...)”. Claramente y sin margen de discusión, la norma brinda prelación normativa a la ley especial.

Algunos defensores de la prelación de la Ley de Defensa del Consumidor aducen que el artículo 1079 del Código Civil y Comercial dispone que, en materia de responsabilidad civil, prevalecen las normas indisponibles de él sobre las leyes especiales. En ello se advierte que existe una clara contradicción entre los artículos 963 y 1079 del mismo cuerpo legal, evidenciando una gruesa falla de técnica legislativa pues no se respeta el principio de concordancia interna.

El 8 de abril de 2014 la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el caso “Buffoni Osvaldo Omar” (Fallos 337:329), tuvo oportunidad de expresarse sobre la prelación de una norma de orden público específica sobre una norma de carácter general, al decir que una ley general posterior, como la Ley 26.361 que modificó a la 24.240, no deroga ni modifica, implícita o tácitamente, la ley especial anterior.

Al respecto, considero acertada la doctrina sentada por la Dra. Griselda Capaldo (2018), quien afirmó que

aunque el artículo 963 aluda a las normas indisponibles de la ley especial y de este Código, y el artículo 1709 a las normas indisponibles de este Código y de la ley especial, esa inversión en el orden en que el legislador menciona al Código y a las leyes indisponibles especiales en uno y otro artículo, no altera los milenarios principios generales del derecho que dicen que *lex specialis generalis derogat* (una ley especial deroga la ley general) y que *In toto jure genere per speciem derogatur* (en todo derecho, el género queda derogado por la especie).

Discrepa con ello el Dr. Juan A. Brusa (2025) aduciendo que

aquellos colegas más incrédulos o los fanáticos del derecho aeronáutico buscarán grietas y fisuras en lo reseñado en este capítulo. Alegarán que la pretensión de que las normas especiales no puedan modificar las normas de protección al consumidor, salvo que sean más beneficiosas para el consumidor no es posible, pues un conocido principio es que la norma especial, modifica a la norma general.

El autor argumenta que dicho principio no aplica para normas de protección al consumidor dado su carácter de orden público y por lo establecido en el artículo 1094 del Código Civil y Comercial.

Quiero manifestar que me ha sorprendido el adjetivo “fanáticos” utilizado por el Dr. Brusa para calificar a doctrinarios de trascendencia internacional (Dres. Folchi, Vassallo o Capaldo, por citar algunos) y de gran importancia en nuestro país, que tienen un pensamiento opuesto a él.

Respecto de sus observaciones referidas al orden público y el artículo 1094, considero inconducentes las mismas en base a lo siguiente. El citado artículo está incluido en el Título III del Libro Tercero del Código Civil y Comercial, que contempla exclusivamente los contratos de consumo. Pero los contratos de transporte están incluidos en el Título IV, lo cual diferencia claramente el marco normativo de ambos contratos. Como señalo en el punto siguiente, el Título IV del Libro Tercero normativiza 31 contratos diferentes, entre los cuales está el de transporte, pero excluye de sus alcances a los contratos de consumo. Por lo tanto, lo normado por el artículo 1094 del Código Civil y Comercial de la Nación no se aplica a los contratos de transporte.

En cuanto al carácter de orden público de las normas de protección al consumidor, acertadamente dice la Dra. Capaldo (2018) que

la legislación aeronáutica nacional no solo está bañada por el orden público local sino también por el orden público internacional; entonces, la sumatoria de ambos junto con la cláusula constitucional que jerarquiza a los tratados internacionales por encima de orden interno, le aporta al derecho aeronáutico una singularidad de la que carece el derecho del consumidor.

A. 2)

Luego, el artículo 1281, refiriéndose concretamente a los contratos de transporte, especifica concretamente que “excepto lo dispuesto en leyes especiales (derecho aeronáutico), las reglas de este capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado para el transporte”.

Es decir, si hay un contrato de transporte que no sea regulado por leyes especiales (automotor, por ejemplo), se le aplican las disposiciones del Código Civil y Comercial de la Nación. De lo contrario, dicho cuerpo normativo es inaplicable.

A. 3)

Algunos autores sostienen que el régimen de responsabilidad normativizado en el Título IV del Código Civil y Comercial Nacional alcanza al contrato de transporte y toman como punto de referencia el artículo 1709. Ello es un error.

En efecto, el Libro Tercero del mencionado Código, referido a los derechos personales, está estructurado en cinco títulos, cada uno de los cuales, comprende instituciones jurídicas diversas. Ellos son: Título I: Obligaciones; Título II: Contratos en general; Título III: Contratos de consumo; Título IV: Contratos en particular; y Título V: Otras fuentes de las obligaciones.

El Título IV normativiza 31 tipos de contratos, entre los cuales se encuentra el referente al transporte. Todo aquello que quedó afuera de ese título se lo estructura en el siguiente, denominado como “otras fuentes” de las obligaciones. Es decir, las obligaciones comprendidas entre los artículos 1708 y 1881 son ajenas al contrato de transporte.

En efecto, entre los artículo 1280 y 1318 se establecen las normas del transporte de personas y de cosas, señalando expresamente las obligaciones y responsabilidades emergentes de ello, la forma de hacer la oferta al público y la forma de calcular los daños, el transporte sucesivo y el combinado.

Al respecto, señalo dos observaciones a considerar. La primera es que todo lo reglado en el capítulo referido al transporte también lo está en el derecho aeronáutico, con diferentes redacciones y alcances. Pero hay identidad de temas tratados en ambos códigos, y de ello surge como derivación lógica que el artículo 1281 deje de lado la aplicación del Código Civil en los transportes aeronáuticos.

La otra observación es que si están cada uno de los 31 contratos regulados en sus alcances y responsabilidades, ellos quedan excluidos de las normas contenidas en el Título V.

No en vano ese título abarca “otras fuentes de las obligaciones”, es decir, hay fuentes de obligaciones tratadas en los títulos I, II, III y IV, y hay otras tratadas en el Título V.

A. 4)

Por último, el artículo 2594 del Código Civil y Comercial regula la aplicación del derecho internacional privado y dispone que “las normas jurídicas aplicables a situaciones vinculadas con varios ordenamientos jurídicos nacionales se determinan por los tratados y las convenciones internacionales vigentes de aplicación en el caso”.

De conformidad a ello, en los casos de transportes aéreos internacionales, los daños punitivos previstos por la Ley de Defensa del Consumidor y que no están incorporados al derecho aeronáutico nacional no son aplicables, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 29 del Convenio de Montreal de 1999.

B)

Otro de los argumentos extrínsecos a la Ley 24.240 es que ella, al estar incluida en la Constitución Nacional, tiene un reconocimiento constitucional del que carece el derecho aeronáutico.

Ello es falso ya que el artículo 14 de la Constitución establece que todo habitante de la nación goza del derecho a navegar y, dado que el concepto de navegación es muy amplio, no se detuvieron los constituyentes de 1994 a aclarar que esa norma abarcaba la navegación fluvial, aérea y marítima. El mismo artículo hace referencia al derecho a transitar, sin especificar que éste comprende el transporte vehicular, ferroviario, ciclista o simplemente pedestre. Pero bien sabemos que el transporte ferroviario tiene carácter federal, y lo mismo ocurre con el transporte marítimo, pese a que ello no está establecido en la Constitución Nacional.

Entonces, ¿cuál es la razón por la que se le quiere negar el carácter de derecho federal al aeronáutico? ¿Acaso debemos olvidar que la Constitución Nacional, modificada en 1949 y que tuvo seis años de vigencia, había establecido el carácter federal del derecho aeronáutico en su artículo 95?

Volviendo al sustento constitucional de esta rama jurídica, éste es indiscutible porque está ínsito en el derecho a navegar. El mero hecho que exista una norma específica de protección de los derechos del consumidor no descalifica ni invalida el carácter constitucional de los restantes derechos que se mencionan en nuestra carta magna.

Existen muchos más derechos reconocidos constitucionalmente, tales como los previstos en el artículo 14 bis, 17, 18, 33, 36, 37, 39, 41 y varios más, pero su enumeración no les brinda prioridad o prevalencia de unos sobre otros.

Trascendental importancia tiene el artículo 33, el cual expresa que “las declaraciones, derechos y garantías que enumera la Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos y garantías no enumerados”. Es decir que si alguna persona considera que el derecho aeronáutico no tiene rango constitucional porque no se lo menciona en forma expresa, se equivoca, ya que este artículo le brinda reconocimiento.

Además, se suele argumentar que el artículo 42 de la Constitución Nacional dice que los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen

derecho a la protección de sus intereses económicos y que las autoridades proveerán a la protección de esos derechos. No surge de su redacción que el Estado garantice esos derechos, solo puede inferirse de éste que “las autoridades” (en una concepción amplia, que puede incluir a las autoridades nacionales, provinciales o municipales) “proveerán a la protección” de esos derechos.

Es así que nos encontramos con derechos reconocidos por la misma Constitución Nacional (el reconocimiento del derecho navegar y el reconocimiento a los consumidores del derecho a su protección) que no son excluyentes entre sí, sino que coexisten, sin marcar supremacías de unos sobre otros.

IV. 2. 2. Elementos intrínsecos de la Ley 24.240

Los elementos intrínsecos se enfocan en aspectos que, aparentemente, no están alcanzados por el derecho aeronáutico y que están incluidos en la Ley de Defensa del Consumidor.

Al respecto, mencionan que el derecho de información (artículo 4 de la LCD), la obligación de la publicidad (artículo 8), el derecho de trato digno (artículo 8 bis) y la obligación de respetar los términos, plazos, condiciones, modalidades y reservas del contrato (artículo 19) no están previstos en la legislación aeronáutica y, por consiguiente, estos artículos determinan la exclusión de lo normado en el artículo 63 de la propia ley, dándole a ésta la primacía sobre el derecho aeronáutico.

Sobre eso, me remito a mis comentarios anteriores, reiterando que no debe caerse en el equívoco de considerar que el derecho aeronáutico lo constituye solamente lo normado en el Código de esa materia.

Existen numerosas normas complementarias, reglamentarias y autónomas del Código, tanto nacionales como internacionales, que conforman el Derecho Aeronáutico.

A)

Previo al dictado del Decreto 809/24 existían normas integrantes del derecho aeronáutico que tenían previstas esas obligaciones y derechos. En efecto, la Resolución MEYOSP 1532/98 consagraba en su Anexo I una serie de obligaciones a cargo del transportador frente a los pasajeros.

En materia de información, el artículo 4 establecía que el transportador y su agente autorizado debían proveer al pasajero adecuada información en el momento de solicitar la reserva o contratar el transporte, respecto de las distintas tarifas y sus condiciones, además si se trataba de un vuelo con o sin escalas o con cambio de aeronave en la ruta y el servicio de comida, entre otros

A efectos de una mayor información, al transportador le imponía el deber de exhibir las prescripciones de la Resolución en los puntos de emisión de billetes, reserva de espacios y en los aeropuertos (artículo 12).

El apartado f) del artículo 3 contemplaba la extensión de la validez del contrato en caso de enfermedad que impidiera el viaje.

La Resolución también preveía los derechos del pasajero en casos de incumplimiento de horarios, itinerarios, cancelación de vuelos y denegación de embarque, o no poder hacer escala en el punto de parada-estancia o de destino del pasajero, o causar a un pasajero la pérdida de un vuelo de conexión para el que tenía una reserva confirmada (artículo 12). Asimismo, establecía las obligaciones que el transportador debía proporcionar al pasajero en los servicios incidentales, sin cargo para éste.

Además, en esos casos, el transportador debía arbitrar todos los medios a su alcance a fin de que el pasajero recibiera información adecuada y veraz sobre las demoras ocasionadas por dichas circunstancias hasta tanto se reanudara el servicio o fuera reencaminado a través de los servicios de otro transportador o medio alternativo de transporte.

En cuanto a los reintegros, el tema estaba contemplado en el artículo 13.

A su vez, el artículo 16 establecía que el transportador también respondería hacia el pasajero por negligencia u omisión de su parte al llevar a cabo los servicios accesorios comprometidos.

También se regulaba la responsabilidad por el transporte del equipaje y los animales pertenecientes al pasajero.

Por su parte, el Decreto 326/82, reglamentario del Código Aeronáutico, en su capítulo III permitía sancionar al transportador “que no diese cumplimiento a los itinerarios, horarios, frecuencias o capacidad aprobados” (n° 24., ap. 8) y “promoviese o permitiese la promoción de servicios no autorizados o la publicidad de tarifas no aprobadas o construidas sin arreglo a las normas vigentes” (n° 24., ap.12)

A partir de 2024 se dictaron nuevas normas que regulan el contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercancías que continúan dándole al derecho aeronáutico un conjunto de regulaciones que excluyen a la Ley de Defensa del Consumidor.

El Decreto 599/2024 prescribe que las empresas que celebren acuerdos de cooperación podrán llevar a cabo libremente convenios que impliquen una consolidación o fusión de servicios y/o negocios, cesión de concesiones y/o autorizaciones en todo lo relacionado a sus aspectos no operativos aerocomerciales, siempre y cuando no resulte una práctica prohibida por la Ley de Defensa de la Competencia 27.442 (artículo 8).

Por su parte, el Decreto 809/2024, en su Anexo I, establece el Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros, Equipaje y Protección de los Derechos del Pasajero Usuario del Transporte Aéreo. También establece un Reglamento de Pagos Indemnizatorios Adelantados a la Liquidación Final de la Indemnización que pudiere corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial.

En el Anexo I se establecen varios derechos del pasajero que estarán a cargo de la aerolínea o los intermediarios que intervengan en el contrato de transporte aéreo de pasajeros.

Cabe señalar que la mayoría de ellos están previstos en la Ley de Defensa del Consumidor, motivo por el cual la normativa del Decreto 809/24 cubre todos los requerimientos de ella.

En el capítulo III del Anexo se menciona el derecho de información (artículo 4), especificando que el transportador y/o el intermediario que intervenga deberá proveer información adecuada, veraz, taxativa, clara, precisa y detallada de las características esenciales de los servicios ofrecidos al pasajero, de las condiciones de su comercialización y de las reglas aplicables.

También prevé el derecho a la información previa a la emisión del pasaje, disponiendo que durante el proceso de comercialización el transportador y/o el intermediario pondrán a disposición del pasajero las clases de cabina disponibles, el precio final, incluyendo el valor de la tarifa, cargos e impuestos. La información sobre el contrato de transporte aéreo deberá detallar las condiciones tarifarias, plazo de validez, existencia de derecho a devolución y/o las escalas, paradas o estancias, tiempo de conexiones, cambio de aeródromos o de aeronaves, y servicios incluidos o con cargo adicional en comidas, comidas especiales, elección de asientos, franquicia o cargo de equipaje declarado, no declarado y exceso de equipaje (artículo 5).

Asimismo, regula el derecho a la información posterior a la emisión del pasaje (artículo 7), el derecho a un canal de comunicación (artículo 8), la prohibición del uso de cláusulas abusivas (artículo 6), el derecho a la información sobre el equipaje permitido y los artículos prohibidos (artículos 9 y 10), el derecho a estar informado sobre las demoras, suspensiones y cancelaciones de servicios (artículo 11), el derecho a un trato digno (artículo 16), el derecho a la irrevocabilidad de las ofertas y las obligaciones emergentes de la publicidad en los anuncios (artículos 14 y 15), se establece la obligación al transportador de ofrecer y publicar tarifas con condiciones que limiten o excluyan el derecho del pasajero a cambiar o cancelar reservas (artículo 18).

Además, se establecen los derechos del pasajero de revocación o arrepentimiento (artículo 19), los derechos a reintegro (artículo 47), al cambio de fecha por enfermedad (artículo 27), los derechos de los pasajeros en condiciones médicas particulares (artículo 32), los derechos de la persona gestante (artículo 33) y los derechos ante reprogramaciones imputables al transportador (artículo 42), los derechos del pasajero a servicios incidentales ante las alteraciones horarias en la partida del vuelo (artículo 43) y los derechos ante el deceso del pasajero (artículo 28).

El Decreto 816/2024, reglamentario del Código Aeronáutico en materia de faltas aerocomerciales, dispone en el artículo 21 que el transportador será sancionado por proporcionar información que no sea fidedigna, auténtica, completa o no se corresponda con sus registros cuando le fuese requerida por la autoridad aeronáutica y/o su autoridad delegada (inciso 3). También sanciona al transportador que omita informar a los usuarios sobre sus derechos, de acuerdo a la normativa vigente, en los supuestos en que existiera tal obligación (inciso 4). Por otra parte, se sanciona a la empresa que permita la reserva, comercialización u oferta de servicios no autorizados o no aprobados por la autoridad competente o permitir que otro lo hiciera en su nombre (inciso 5). También se reprime a la aerolínea por cancelar o demorar por motivos que le fueren atribuibles, vuelos regulares previamente aprobados por la autoridad aeronáutica y/o su autoridad delegada, sin cumplir con la normativa vigente (inciso 6).

Finalmente, el artículo 22 dispone sancionar a quien promoció, comercialice u ofrezca servicios incumpliendo la sana competencia y/o vulnerando los derechos de los usuarios del transporte aéreo, o autorice que otro lo haga en su nombre (artículo 3)

En cuanto al trato digno que menciona la Ley 24.240 cabe destacar que el incumplimiento de ello permite reclamar una indemnización por daño moral. Por lo tanto, se equivocan aquellos que, invocando que dicho concepto no está incluido en el derecho aeronáutico, habilita la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor y pretenden excluir el caso del fuero federal en favor del fuero ordinario.

La indemnización por daño moral fundada en la falta de trato digno por parte de una aerolínea solo es procedente dentro de las normas procesales que alcanzan al derecho aeronáutico.

De todo ello se deduce que el marco protectorio y obligatorio emergente de la Ley 24.240 está contemplado en el derecho aeronáutico, lo que invalida la pretensión de aplicar aquella ley en todo lo referente al transporte aéreo de personas.

B)

En este punto quiero destacar un interesante fallo dictado el 13 de noviembre de 2020 por la Cámara Federal de Apelaciones de Mar del Plata en el caso “García Navarro, Tomás Andrés c. Aerolíneas Argentinas S.A. y otros s/ Ley de defensa del consumidor” (Expediente FMP 17696/2016), que resolvió rechazar el pedido de reembolso de unos pasajes solicitado por el pasajero contra la aerolínea.

En el expediente se discutió si el pasajero tenía derecho a revocar la aceptación del servicio de transporte aéreo en los términos previstos en el artículo 1110 del Código Civil y Comercial de la Nación y el artículo 34 de la Ley de Defensa del Consumidor.

Dado que el pasajero no desconoció los términos en que se habían expedido los pasajes ni alegó falta de información en la etapa precontractual respecto de las condiciones de los billetes elegidos, la Cámara rechazó la pretensión de la cancelación y reembolso de lo abonado, entendiendo que la aerolínea había actuado dentro de lo previsto por la reglamentación aeronáutica, y que la demanda no podía prosperar.

El fallo del Tribunal reconoció la preeminencia de la normativa aeronáutica por sobre el derecho de fondo y el derecho consumeril.

La Cámara sostuvo que la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor también ha contemplado la autonomía del derecho aeronáutico en su artículo 63, cuando prescribe que “para el supuesto de contrato de transporte aéreo se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente la presente ley”. Y agregó que

en virtud de ello, la ley reconoce respecto del contrato de transporte aéreo, la preeminencia del Código Aeronáutico y los tratados internacionales por sobre la Ley de Defensa del Consumidor, la cual solo se aplicará de manera supletoria y subsidiaria a aquellas situaciones no contempladas en la ley

aérea...la prelación de las normas dispuestas en el artículo 2 del Código Aeronáutico se mantiene incólume ante el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, ya que el mismo en su artículo 1281 (Libro Tercero, Título IV, Capítulo 7 “Transporte”), dispone la aplicación de las leyes especiales y luego las del Código Civil y Comercial para los contratos de transporte.

C)

Otro argumento que suelen expresar los profesionales en favor de la Ley 24.240 es que es un error señalar que las normas de consumidor tienen como finalidad actuar como corrector de las contrataciones de forma complementaria de las normas vigentes.

Ello se encuentra claramente rebatido en los fundamentos que llevaron al dictado del Decreto 565/2008, que observó el artículo 32 y mantuvo la vigencia del artículo 63 de la Ley 24.240.

En los considerandos se expresó que las normas de defensa del consumidor nacen con la finalidad de actuar como correctores en los contratos de oferta masiva y que estas nuevas leyes no constituyen “normas de fondo”, sino que resultan “reglas protectora y correctoras, siendo complementarias y no sustitutivas” de la regulación general contenida en los códigos de fondo y la legislación vigente.

También se señaló en los considerandos

Que las mismas tienen por objeto actuar como efectivo control de cláusulas contractuales predispuestas en los contratos de adhesión, cuando el Estado Nacional no interviene mediante un control genérico en actividades como el transporte aerocomercial por medio de una Autoridad de Aplicación específica, con cuerpos normativos especiales (Código Aeronáutico, Reglamentación del Contrato de Transporte Aéreo y Tratados Internacionales que integran el Sistema de Varsovia), con controles tarifarios, de autorizaciones de los servicios a prestarse, de habilitaciones del personal, de aeronaves, de talleres de mantenimiento y de horarios, rutas, frecuencias y equipos con los cuales se cumplirá.

En ese marco, el artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor determina la supletoriedad frente a los contratos de transporte aéreo, señalando la preeminencia normativa del derecho aeronáutico por sobre el Código Civil y Comercial de la Nación y de la Ley de Defensa del Consumidor.

D)

Otro argumento que suele esgrimirse es que el artículo 63 vulnera el principio constitucional de igualdad previsto en el artículo 16 de la carta magna porque se coloca al consumidor de transporte aerocomercial en inferioridad de condición respecto de los demás consumidores, que mantienen el 100% de la tutela de los derechos que le otorga el sistema.

En primer lugar, cabe reiterar que todos los derechos en favor de los consumidores se encuentran alcanzados en el derecho aeronáutico, como se expuso previamente, con lo cual no hay desigualdad ni discriminación alguna.

En segundo término, el equilibrio entre pasajeros (consumidores) y proveedores (aerolíneas) está regulado por el Código Aeronáutico y las restantes normas complementarias.

En tercer lugar, no se somete al consumidor a un sistema normativo extraño de responsabilidad reducida ya que es un sistema de responsabilidad existente desde 1954. Por ello, mal puede alegarse que ello sea novedoso o extraño. Ese sistema de responsabilidad tiene una vigencia de 70 años en la legislación aeronáutica nacional.

E)

Se argumenta, asimismo, que el artículo 63 de la Ley 24.240 vulnera los artículos 31 y 75, inc. 22, de la Constitución Nacional, pues atenta contra la jerarquía supralegal de los tratados de derechos humanos y de la Constitución Nacional, los que se encuentran por encima de los preceptos del Código Aeronáutico y del Convenio de Montreal de 1999, que no forma parte de los tratados internacionales incorporados con jerarquía constitucional.

Esta afirmación es un error conceptual muy grave. El argumento carece de todo sustento jurídico, es una mera opinión subjetiva emanada de alguien que no tiene conocimientos sólidos de derecho.

Todos los tratados tienen la misma jerarquía para nuestra Constitución; la referencia de alguno de ellos en el inciso 22 del artículo 75 no les otorga ninguna supremacía sobre los que no se encuentran expresamente citados.

IV. 2. 3. Jurisdicción y competencia

En materia de jurisdicción y competencia se han presentado dos planteos que paso a mencionar.

El primero dice que el artículo 63 es inconstitucional porque violenta los artículos 18 y 42 de la Constitución, ya que se abstrae al pasajero consumidor de la jurisdicción de su juez natural que fue designado por la Ley 24.240, a los que sí puede acceder cualquier otro consumidor y usuario.

Ello es una falacia y se pretende introducir una idea de discriminación que no existe. Ante todo, cabe destacar que el artículo 42 no hace la menor referencia a tribunales competentes, así que no surge de allí fundamento alguno. En cuanto al artículo 18, si hacemos una lectura estricta de éste, se aprecia que garantiza los derechos de los habitantes contra la pretensión de enjuiciarlos sin la existencia de ley previa y contra el juzgamiento por comisiones especiales o de jueces incompetentes.

Pero si se quiere hacer una interpretación amplia del artículo 18 y sostener que es una garantía para todos los habitantes de que serán juzgados por los jueces naturales de cada jurisdicción, entonces no se puede ignorar que la Ley 13.998 establece quiénes son los jueces naturales que deberán abocarse a las causas relacionadas con el derecho aeronáutico.

Esta ley es previa al dictado de la 24.240 y se encuentra vigente desde octubre de 1950. Por lo tanto, la autoridad natural para entender en los

hechos, actos y contratos regidos por el derecho aeronáutico son los jueces nacionales en lo civil y comercial federal, conforme lo expresan los artículos 42 y 55, inciso b), de la Ley 13.998.

El otro argumento es que el artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor se contradice con el artículo 53 del mismo cuerpo legal, el cual les otorga competencia a los tribunales ordinarios en las causas iniciadas en el ejercicio de los derechos establecidos en la Ley 24.240.

No existe esa contradicción. El artículo 63 hace una excepción “integral” de la aplicación de esa ley en el contrato de transporte aéreo, disponiendo: “Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley”.

Esa norma establece un orden de prelación, o sea, primero hay que remitirse al Código Aeronáutico, cuyos artículos 198 y 199 determinan la jurisdicción y competencia; en segundo lugar, para las situaciones jurídicas nacidas del contrato de transporte internacional, se recurrirá a lo establecido en los tratados internacionales, los cuales remiten a la jurisdicción que cada Estado determine en su caso y que, en nuestro País, está establecida en la Ley 13.998. Y, en última instancia, en aquellos casos en que las cláusulas de contrato de transporte aéreo no estén contempladas por el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales, se recurrirá a las normas de la Ley 24.240 en forma supletoria.

De conformidad a todo lo expuesto se advierte que no existe argumento válido que permita establecer, en los casos judicializados derivados de un contrato aéreo de pasajeros, que éstos sean excluidos del fuero federal.

V. Conclusión

Atento a lo desarrollado precedentemente, cabe concluir que los reclamos judiciales contra las empresas aéreas por incumplimiento del contrato de transporte de pasajeros solamente son procedentes en la justicia federal.

Ello es así porque el Decreto 809/24 contempla todas las situaciones previstas en la Ley 24.240 y, además, las nuevas redacciones de los artículos 1 y 2 del Código Aeronáutico hacen recaer en el fuero federal todas las situaciones litigiosas que se puedan generar.

VI. Referencias

Brusa, J. A. (2025, 26 de noviembre). El artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor modificado por el Código Civil y Comercial. El fin del privilegio de las aerolíneas. *ElDial.com*.
https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_diseno/v2/doctrina2.asp?id=12993&base=50&t=d

Capaldo, G. D. (2018, 10 de agosto). El Código Aeronáutico en diálogo con el Código Civil y Comercial: autonomía, analogía y subsidiariedad. *La Ley*,

2018-D, (149), 1-5. <https://juanseda.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/04/determinacion-de-la-capacidad-deterioro-cognitivo.pdf>

Código Aeronáutico de la Nación. Ley 17.285 de 1982. 10 de febrero de 1982 (Argentina).

Goldschmidt, W (1985). *Derecho Internacional Privado. Derecho de la Tolerancia. Basado en la Teoría Trialista del Mundo Jurídico*. Depalma.

Hidalgo, G. (2022). *El acceso a la Justicia en el Derecho Aeronáutico*. Editorial Mediterránea.

Knobel, H. (2015, 11 de febrero). Defensa del consumidor y transporte aéreo. El nuevo régimen de la Ley 26.993. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*.
<https://cedaeonline.com.ar/2015/02/11/defensa-del-consumidor-y-transporte-aereo-el-nuevo-regimen-de-la-ley-26-993/>

Videla Escalada, F. (2007). *Tratado de Derecho Aeronáutico*. T° I. Zavalía.

Videla Escalada, F. (1996). *Manual de Derecho Aeronáutico*. Zavalía.

Villa, S. (2024, 16 de marzo). Transporte aéreo y defensa del consumidor en el marco de la pandemia. Conflictos sobre competencia judicial en razón de la materia. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*.
<https://cedaeonline.com.ar/2024/03/16/transporte-aereo-y-defensa-del-consumidor-en-el-marco-de-la-pandemia-conflictos-sobre-competencia-judicial-en-razon-de-la-materia/>