

TRANSPORTE AEREO. EFECTOS DEL VETO Y DESCENSO PROTECTORIO

Por Carlos Eduardo Tambussi

La Cámara Civil y Comercial Federal en los autos "Montero Miguel Ángel y otros c/ LAN Argentina S.A. s/ daños y perjuicios"¹ rechazó la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor a un tema de transporte aéreo, considerando que la cancelación de un vuelo es un hecho posterior al cumplimiento del contrato, por lo que resulta de aplicación el Código Aeronáutico, tanto para la cuestión de fondo, como al tema de la prescripción de la acción, que en el Código es anual (art. 228) y en la Ley 24.240 trienal (conforme el derogado art. 50 en oportunidad de la unificación del Código Civil y Comercial, pero vigente al tiempo de los hechos), con sustento además en que el propio legislador tuvo presente ese criterio al establecer en el art. 63 de la ley 24.240 que al contrato de transporte se le aplicara el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y sólo supletoriamente la ley de Defensa del Consumidor

Curiosamente, aclara que lo señalado no significa negar la relación de consumo sino rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica las que específicamente rigen la cuestión.

En oportunidad de tratarse en 2008 la Ley 26.361, el proyecto remitido eliminaba la subsidiariedad de la LEY 24.240 en conflictos derivados del servicio de transporte aéreo, que establecía el artículo 63, propiciando su derogación, por no existir al respecto "ninguna justificación técnico jurídica ni de sana política de consumo"², tratándose de una actividad que debe ser alcanzada por la integración normativa del artículo tercero sin que amerite excepción alguna por su naturaleza³.

Al ser vetado dicho artículo por el Poder Ejecutivo, en los casos relacionados con el contrato de transporte aéreo, se aplican las previsiones del Código Aeronáutico (Ley 17.285) para el transporte aéreo local⁴ y las convenciones internacionales suscriptas por la Argentina para el internacional⁵, y en todo lo no previsto por dichas normas la ley 24.240 de Defensa del Consumidor, que quedó como supletoria.

¹ N de R. Publicado en Diario DPI Consumidores y Usuarios 07/07/2015

² De los fundamentos del proyecto de la Cámara de Diputados.

³ La derogación es fuertemente criticada por Carlos María Vasallo, en La Ley 2007 C Pág. 1289 "El Proyecto de reforma de la Ley de Defensa del Consumidor y el Transporte Aéreo".

⁴ Esta ley contiene normas sobre responsabilidad de las líneas aéreas por daños y pérdidas causadas a los pasajeros, equipajes y mercaderías transportadas, interrupción o suspensión de viajes, o denegación de embarque por sobreventa. El decreto 326/82, a su vez sanciona incumplimiento de itinerarios, horarios, frecuencias y capacidad.

⁵ En particular, el llamado "Sistema de Varsovia" (Ley 14.111 y su última modificación por Ley 23.556 – Protocolo de Montreal-).

El veto y la supletoriedad consiguiente de la Ley de Defensa del Consumidor, originan este tipo de decisiones, evitando que las empresas aerocomerciales deban cumplir con el deber de información precisa, clara, cierta, detallada, del artículo 4° de la LDC, y sobre todas las cosas, efectuarlo en idioma nacional, y en todos los aspectos relativos a la contratación del vuelo. Aspecto fundamentalmente preocupante, cuando una empresa del estado es además prestadora de ese servicio. Por esa razón, en términos del Código Aeronáutico, se cae en el error de considerar la cancelación de un vuelo por el fenómeno de las cenizas volcánicas como un acontecimiento separado de la contratación del transporte y la exclusión del plazo de prescripción más favorable al consumidor.

Decreto de promulgación parcial Nro. 565/2008 que observó la normativa sancionada por el Congreso en este punto con fundamento en que a) “las leyes de defensa del consumidor (nota nuestra, confusa mención en plural), b) “no constituyen normas de fondo sino que resultan reglas protectivas y correctoras, siendo complementarias y no sustitutivas de la regulación general contenida en los códigos de fondo y la legislación vigente” c) las normas de consumo se aplican como controladoras de las “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”, d) En los países de mayor tráfico aéreo, la actividad se rige por reglamentos propios y en nuestro caso el derecho de los usuarios del transporte aerocomercial está reglamentado en la Resolución N° 1532 de fecha 27 de noviembre de 1998 del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, "Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo", e) resalta la necesaria integralidad, uniformidad, autonomía e internacionalidad del derecho aeronáutico, por la cual cada país no cuenta con la potestad de regular la materia en su derecho interno, en desmedro o en diferencia de los acuerdos internacionales, so pena de desnaturalizarse el sistema regulatorio interestatal del tráfico aéreo, y la consecuente inseguridad jurídica que esto generaría.

Creemos que estas afirmaciones al hacerse verificables en decisiones judiciales producen una severa disminución del régimen tuitivo consumidor, y desnaturalizan el eje protectorio explicitado en los párrafos tercero y quinto del artículo 3° de la Ley 26.361 que disponen la *integración* de la LDC con las normas generales y especiales para el consumo, todo ello *sin perjuicio* “de que el proveedor, por la actividad que desarrolle, esté alcanzado asimismo por otra normativa específica”.

Nada impedía que el tráfico aéreo de cabotaje sea considerado servicio regulado por la Ley 24.240, sin embargo el veto de 2008 vedó esta posibilidad, quedando todo el régimen protectorio aplicable en forma supletoria, aspecto que entendemos no debería enervar su vigencia como norma más favorable, cuando la regulación primaria expone grados menores de tutela y garantía. No fue posible en este caso, que muestra patente como la exclusión de leyes protectorias deviene en resultados injustos.
