



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LANÚS, DEPARTAMENTO DE  
HUMANIDADES Y ARTES**

**TESIS DE:**

**“MAESTRÍA EN METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA”**

**Directora:** Dra. Cristina Ambrosini

**Título: “Las cláusulas del contrato de transporte de pasajeros de las líneas aéreas de bajo costo como solución de equidad del Estado de Derecho Constitucional**

**Análisis comparativo con las cláusulas que integran el contrato de transporte de las líneas aéreas tradicionales”**

**Maestranda:** Cintia Caserotto Miranda

**Director de Tesis:** Dr. Iván Gabriel Dalmau

Agosto, 2021.

### **CAPÍTULO 3: ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE LA LÍNEA AÉREA TRADICIONAL Y DE LAS LÍNEAS AÉREAS DE BAJO COSTO**

#### **Introducción**

En este capítulo:

A) Analizamos:

- a) El contrato de transporte aéreo (unidad de análisis de nivel supra-unitario) y
- b) Las cláusulas del contrato de transporte aéreo de pasajeros de la línea aérea tradicional y de las líneas aéreas de bajo costo (unidad de análisis “nivel de anclaje”), tomando como punto de partida la circunstancia que ambas forman parte de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante “I.A.T.A” referente a sus siglas en inglés);

B) Identificamos los servicios que quedan incluidos y excluidos del precio del precio de la tarifa (recordemos que la tarifa constituye la unidad de análisis de nivel sub-unitario) y

C) Explicitamos aquello que hemos denominado “Servicios extras”.

De este modo, el contenido de este capítulo contribuye a la resolución de los dos objetivos específicos de la investigación.

Así, el fundamento metodológico entre el desarrollo de las tareas descritas y los objetivos específicos de esta tesis se corresponde con que:

- a) El desarrollo de una primera parte de este capítulo denominada “Contrato de transporte aéreo” que tome como punto de partida la identificación de las cláusulas que integran las condiciones generales del contrato de transporte que emitió la I.A.T.A (a la que, de ahora en más, denominamos “documento madre”) nos permitirá dar cuenta si el contenido de las cláusulas de las condiciones del

contrato de transporte de las líneas aéreas de bajo costo condice con el de la línea aérea tradicional.

A esos efectos, se identificó cada uno de los epígrafes que integran las cláusulas del “documento madre” y se contrastó su contenido —confección de cuadros comparativo mediante— con el de las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de las líneas aéreas de bajo costo y con el de la línea aérea tradicional (i. Recepción normativa).

De igual modo, se identificó de qué manera —confección de cuadros comparativos mediante— el “documento madre” contempla la definición del término tarifa (si es que lo contempla) y se precisaron los elementos que podrían resultar configurativos del precio de la tarifa a partir de su tipología.

Seguidamente, se contrastaron estos datos con los que fueron analizados, a los mismos efectos, con aquellos provenientes del contenido de las condiciones del contrato de transporte de las líneas aéreas de bajo costo y de la línea aérea tradicional (ii. Tarifa).

Asimismo, cabe señalar que se formularon observaciones luego de analizados los datos que arrojó la confección de cada uno de los cuadros que se han elaborado por cada una de las líneas aéreas bajo los sub-títulos “i. Recepción normativa” y ii. “Tarifa”.

- b) El desarrollo de una segunda parte de este capítulo denominada “Cuadros comparativos” en la que se analice el tratamiento que le asigna cada una de las tres líneas aéreas que hemos elegido —mediante el empleo de sus respectivas regulaciones (Regulaciones del transportista) — a su tarifa (con especial énfasis en las variables: i) tipología de tarifas y ii) servicios a que podría dar lugar el pago de la tarifa) y, por otra parte, a aquello que hemos denominado “Servicios extras” nos permitirá identificar la similitud o disidencia que existe —en este punto— entre las líneas aéreas de bajo costo y la línea aérea tradicional.

A esos efectos, se realizaron dos cuadros comparativos con datos de las tres líneas aéreas; de modo que en:

El cuadro comparativo I “Tarifas”: Consta información sobre alguna de las variables que nos hemos propuesto abordar (tal el caso de las tipologías de tarifas) como así también su conceptualización y su clasificación —entre otros— y, además, obra formulada una distinción entre dos categorías en el siguiente sentido:

- i) Elemento configurativo del precio de la tarifa que no exige cargo adicional por cuanto se corresponde con la “franquicia de equipaje” y
- ii) Elementos configurativos del precio de la tarifa que exigen el desembolso de un cargo adicional por cuanto no se corresponden con la “franquicia de equipaje”; entre otros.

El cuadro comparativo II “servicios extras”: se sistematizan aquellos servicios de las tres líneas aéreas que se identifican en las respectivas páginas web como “Servicios adicionales” (línea aérea tradicional Aerolíneas Argentinas S.A.), “Otros adicionales” (línea aérea de bajo costo Flybondi) u “Opcionales” (línea aérea de bajo costo JetSmart) y se proponen, al respecto, dos categorías de análisis:

- i) Aquellos servicios cuya contratación integra el precio del billete de pasaje y
- ii) Aquellos servicios cuya contratación no integran el precio del billete del pasaje y consecuentemente, se facturan por separado.

Asimismo, cabe señalar que con posterioridad a la confección de ambos cuadros comparativos, se han formulado conclusiones parciales.

Consecuentemente, a este capítulo lo dividimos en dos partes:

La primera parte “Contrato de transporte aéreo” se encuentra conformada por tres apartados:

- A. Contrato de transporte aéreo de pasajeros
- B. Asociación Internacional de Transporte Aéreo
- C. Líneas Aéreas

La segunda parte “Cuadros comparativos” se encuentra conformada por dos apartados:

- A. Cuadro comparativo I “Tarifa” y
- B. Cuadro comparativo II “Servicios extras”

## **Primera parte: Contrato de transporte aéreo**

### **A. Contrato de transporte aéreo de pasajeros**

#### **a. Conceptualización**

El contrato de transporte aéreo —al que algún sector de la doctrina aeronáutica denominara cláusulas estándar (Morsello, 2019)— constituye una de las tipologías contractuales que, con mayor frecuencia, se suscriben en el marco de la industria aeronáutica-comercial.

A su vez, se advierte que esta tipología contractual adquiere importancia por cuanto en muy poco tiempo se acudirá a su programación a través del empleo de tecnología *blockchain*. Circunstancia ésta que, oportunamente, requerirá de la elaboración de un tratamiento normativo aeronáutico que tome en consideración la eventual configuración de sus respectivas consecuencias dañosas. Sobre todo, teniendo en cuenta que una vez programados, los contratos no podrán ser modificados (Pratto Chiarella, 2019).

Señalada esta particularidad, resulta pertinente señalar que algún sector de la doctrina aeronáutica afirmó que mientras en el transporte aéreo de mercadería —modalidad que no analizamos en el marco de esta investigación— nos encontramos frente al transporte de objetos “inertes” que requieren de cierta diligencia en su estiba, manipuleo y cuidado; en el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) nos encontramos frente al transporte de un “sujeto libre y consciente” que comparte la finalidad de transporte de igual manera que la comunidad con la que se traslada o, que por el contrario, incurre en conductas que conspiran contra su seguridad y la de las demás personas a bordo (Ford, Ortega y Cuadra, 2008).

Así, sus partes contratantes son el transportista y el pasajero. Mientras en el primero de ellos, recae, centralmente, la obligación de transportar en tiempo, en las condiciones

comerciales pactadas y en condiciones de seguridad al pasajero y su equipaje, desde un punto de partida a un punto de destino; en el segundo, reside —centralmente— la obligación de efectuar una contraprestación cual es el pago del precio del billete de pasaje.

Al contrato de transporte aéreo de pasajeros lo puede ejecutar una línea aérea tradicional o bien, una línea aérea de bajo costo.

#### b. Tarifa vs billete de pasaje

Antes que nada, corresponde precisar que centramos nuestra atención en el término “tarifa” por cuanto mientras el precio del billete de pasaje constituye el género; la “tarifa” constituye tan sólo una parte integrante del precio del billete de pasaje.

Veamos juntos lo siguiente: se ha sostenido que al precio del billete de pasaje lo integra no solamente la tarifa sino también —según el caso— las tasas aeroportuarias, los cargos por emisión del billete de pasaje, los cargos por servicios adicionales, los cargos por el exceso de equipaje, los cargos por usos de medios de pago, por ejemplo; todos los cuales constituyen elementos del precio del billete de pasaje (Mayorga Toledano, 2015).

A lo largo de este trabajo centramos nuestro foco de análisis en la “tarifa”; a la que podríamos conceptualizar como la contraprestación que efectúa el pasajero al transportista en virtud de la concreción del *opus* del contrato bajo análisis que consiste en el transporte.

#### c. Línea aérea tradicional vs. línea aérea de bajo costo

La circunstancia que el contrato de transporte aéreo de pasajeros pudiera ser ejecutado en la República Argentina por una línea aérea de bajo costo constituía, para el año 2017, una novedad.

Ello, a punto tal que con motivo de la celebración del “XI Coloquio Río Platense de Derecho Aeronáutico y Espacial” el día 10 de noviembre de 2017 en el salón Azul de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires se requirió —a quien hoy redacta estas líneas— la presentación de una ponencia que podría considerarse con carácter de proyección por cuanto, entonces, Flybondi no había comenzado a operar.

En aquélla oportunidad se analizó la problemática legal de las compañías aéreas de bajo costo tanto desde el punto de vista del derecho privado como del derecho público (Caserotto Miranda, 2018).

Ello, supuso:

- a) Sistematizar las tres posiciones doctrinarias existentes a nivel latinoamericano en torno a la conveniencia o no del desarrollo y operatividad de las líneas aéreas de bajo costo;
- b) Analizar la posible aplicación de algunas de las normas que conforman la Ley de Política Aérea (Ley. 19.030) a las líneas aéreas de bajo costo;
- c) Contrastar las propuestas de política tarifaria con las que, efectivamente adoptó, el entonces partido político opositor que se constituyera posteriormente en gobierno;
- d) Visibilizar la posible afectación a cuestiones sociales directamente vinculadas con la operación de aquellas: los usuarios del transporte aéreo; aspectos de índole laboral y su repercusión con relación al medio ambiente.

Por otra parte, en esa oportunidad se expresó la necesidad que las líneas aéreas de bajo costo indicaran aquéllos servicios que se encontraban comprendidos en el precio de la tarifa y aquellos servicios que, por el contrario, se encontraban excluidos.

Un año después —en el año 2018— y con motivo de la celebración de las “XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial” los días 3, 4 y 5 de octubre en la ciudad de Santiago de Chile, quien redacta estas líneas presentó una



ponencia que podría considerarse con carácter de pos-proyección por cuanto, para ése entonces, Flybondi ya había comenzado a operar en la República Argentina (desde febrero de 2018).

En ése entonces, se esbozaron cinco afirmaciones con sus respectivas observaciones y propuestas.

De las cinco afirmaciones, la segunda constituye el punto de partida para la elaboración de esta investigación.

A continuación, se transcribe lo entonces plasmado en lo que fuera pertinente para el presente:

La *segunda afirmación* establecía lo siguiente:

Existencia de unanimidad en el ámbito académico-científico aeronáutico con relación a la circunstancia de que líneas aéreas de bajo costo se corresponden con aquéllas que ofrecen al público una tarifa más económica —y por ello resulta atractiva para el usuario del transporte aéreo— respecto de aquéllas que pudieran ofrecerles las líneas áreas tradicionales. Todo ello, a cambio de una reducción en la prestación de servicios a cargo de las líneas aéreas de bajo costo (artículo en prensa).

La *propuesta* que se formuló al respecto fue la siguiente:

Pensar en la elaboración de algún tipo de documento que permita delimitar cuáles son los servicios que quedan excluidos del precio de la *tarifa económica* a la que hace mención el “Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional” y que precisamente no integran lo que DOGONAI (2005) y ALAMDARI (2005) y GOMEZ (2017) denominaran “servicios básicos” (Conf. PRIMERA AFIRMACIÓN) (artículo en prensa).

En la *conclusión*, se señaló que:

Esto es: indicar cuáles son los servicios que quedan excluidos de la categoría “servicios básicos” y que, consecuentemente, importan para el pasajero la obligación del desembolso de una suma de dinero extra no comprendida en el precio de la tarifa.

Entre ellos pueden mencionarse los siguientes:

- Servicio de catering;
- Servicio de transporte de equipaje y
- Derecho preferencial en la ubicación de aeronaves.<sup>36</sup>

Teniendo en cuenta ello, propongo una humilde conceptualización que bien podría ser tenida en cuenta ante la eventual elaboración de un proyecto de texto normativo; sea éste modificatorio o no de uno anterior.

“Art. XXX.- Las líneas aéreas de bajo costo son aquellas que exigen al pasajero el pago de una tarifa de carácter económico.

Art. XXX- El carácter económico de la tarifa de las líneas aéreas de bajo costo se encuentra determinado por:

- a) La particular estructura del modelo de negocio;
- b) La prestación de servicios básicos y eventualmente
- c) La prestación de servicios no básicos.”<sup>37</sup>

“Art. XXX.- Los *servicios no básicos* son, entre otros, los siguientes: (...)”<sup>38</sup>

(Aquí podría realizarse una lista de los *servicios no básicos* propuestos por mi persona y todos aquellos otros que pudieran surgir de la propia comunidad académico-científico aeronáutica).

“Art. XXX.- Todo *servicio no básico* mencionado en el artículo anterior contratado por el pasajero o cargador importan para él la obligación de efectuar el desembolso de una suma de dinero. Esta suma de dinero no integra el precio de la tarifa”. (artículo en prensa)

Plasmado ello, corresponde aprovechar este documento académico para efectuar algunas aclaraciones.

Aclaración Nro. 1: Tal como quedó redactada la *propuesta* a la primera afirmación, pareciera que el “Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional” (Documento Nro. 9626 de la Organización de Aviación Civil Internacional–Edición 2004 [en adelante O.A.C.I]) menciona y conceptualiza a la “tarifa económica”.

Al respecto, cabe indicar que ello no es así, dado que el Manual sólo alude a la conceptualización del término “tarifa”. Es decir que la expresión “tarifa económica” se corresponde con una construcción esbozada, entonces, por quien redacta estas líneas.

La construcción de la expresión “tarifa económica” se ideó teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) La conceptualización a la que alude el Manual respecto de la expresión “transportista económico” y que fuera puesto de manifiesto en aquella oportunidad; que establece:

Un *transportista económico* es generalmente aquél que cuenta con una estructura relativamente barata, respecto a otros transportistas comparables y ofrece tarifas económicas de pasajeros y carga. Puede tratarse de un transportista independiente, una filial o división de un transportista importante o, en algunos casos, la antigua división chárter de un grupo de líneas aéreas (página 5.1.-2)

- b) La unanimidad que existe en la comunidad aeronáutica respecto a que la tarifa que ofrecen las líneas aéreas de bajo costo resultan más económicas que las que ofrecen las líneas aéreas tradicionales.

Aclaración Nro. 2: La propuesta de distinción entre servicios básicos y servicios no básicos se pensó entonces, en función que uno de los elementos que caracterizan a las líneas aéreas de bajo costo —conforme destacada doctrina— son, precisamente, los servicios básicos. En aquella oportunidad se expresó:

Por otra parte, entre el material recabado en el espacio temporal señalado *ut supra*, considero pertinente hacer alusión al trabajo de un autor argentino de destacada trayectoria: el Dr. Hernán Adrian GOMEZ (2017)<sup>2</sup>; quien adhiriera a las posturas de DOGONAI (2005) y ALAMDARI (2005) afirmando que el modelo de gestión de las *líneas aéreas de bajo costo* se corresponde con tres elementos: costos bajos, tarifas bajas y servicios básicos<sup>3</sup>.

Aclaración Nro. 3: La elaboración de aquella ponencia se efectuó teniendo en cuenta la producción de material estrictamente bibliográfico. De ahí que la enumeración —no taxativa— de los servicios no básicos a la que se hace referencia en la *conclusión* resulte por demás, limitada. Quisiera remarcar que, tal como lo señalara previamente, esta tesis constituye un documento académico oportuno para profundizar aquél anterior esbozo, en lo que respecta —concretamente— al análisis de la tarifa.

## **B. Asociación Internacional de Transporte Aéreo**

### **a. Organismo privado**

La I.A.T.A constituye junto con la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo y el Consejo Internacional de Aeropuertos, un organismo privado dado que su misión se corresponde con la defensa de ciertos intereses (Folchi, 2015).

Se trata de una organización mundial que nuclea a diversas líneas aéreas regulares que realizan vuelos aéreos internacionales cuya misión se corresponde con la defensa de los intereses de este sector de la industria aeronáutica. Al momento de redacción de estas líneas, la integran 290 líneas aéreas con operatividad en 120 países (significando el 82% del tráfico mundial)<sup>3</sup>; comprensivas tanto de líneas aéreas tradicionales como de líneas aéreas de bajo costo.

Entre los beneficios que trae aparejado su incorporación a este Organismo pueden mencionarse los siguientes: reducción de costos, campañas de capacitación e información, interacción con organismos internacionales (Ej. O.A.C.I.).

De hecho, uno de los logros de I.A.T.A a nivel normativo ha sido la confección de las “Condiciones generales del contrato de transporte (pasajeros y equipaje)”, cuyo documento luce adjunto en el ANEXO de esta tesis en idioma inglés; el cual se actualiza de manera constante.

Este documento determina las condiciones del contrato de transporte aéreo que han sido pactadas, a lo largo del tiempo y de manera reiterada, entre la compañía aérea y el pasajero.

Por su parte, Mario O. Folchi (2015) expresó que dichas “condiciones generales del contrato de transporte”:

---

<sup>3</sup> IATA. Disponible en: <https://www.iata.org/en/about/members/> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

a) “(...) resultan jurídicamente una expresión de la costumbre como fuente del derecho aeronáutico” (p. 544) y

b) No constituye una norma legal por cuanto I.A.T.A “(...) es una asociación civil de carácter privado y por ende, incapaz de dictar reglas imperativas a todo el sector” (p. 544).

Esta opinión, como puede apreciarse, resulta conteste con la de un jurista —que aunque estimo mucho— recepta los presupuestos del E.D.L. Ello, por cuanto:

a) Concibe como fuentes del derecho a las establecidas por el legislador. Y, en oportunidad de abordar analíticamente a las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, las enmarca como expresión del “uso y costumbre de la actividad aérea” [contemplado en el artículo 2° del Código Aeronáutico de la República Argentina del modo en que se transcribe a continuación].

**ARTICULO 2°** – Si una cuestión no estuviese prevista en este código, 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, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del libro 1 del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.<sup>4</sup>

b) Adhiere a uno de sus preceptos cual es que a las fuentes del derecho solo las establece el legislador, sin que quepa la posibilidad que sean otros los actores que intervengan en su formulación (perspectiva ésta última propia del E.D.L); como podrían ser, en este caso, los transportistas aéreos.

b. Condiciones generales del contrato de transporte aéreo (Ver Anexo)

A continuación, consta una breve descripción de las cláusulas que integran las condiciones generales del contrato de transporte (pasajeros y equipaje) emitidas por I.A.T.A.

Art. 1º: *Definitions* (Definiciones): En él se brinda una significación de los términos técnicos aeronáuticos que se emplean tales como: billete de pasaje, equipaje, pasajero, escalas, etc. En lo que aquí interesa, ponemos especial énfasis en los conceptos de: equipaje, equipaje facturado, equipaje no facturado, regulaciones de la línea aérea que se indican a continuación:

Equipaje: incluye el equipaje facturado y no facturado.

Equipaje no facturado: equipaje no registrado cuya custodia la tiene el pasajero.

Equipaje facturado: equipaje cuya custodia tiene el transportista.

Regulaciones de la aerolínea: son regulaciones que emite la compañía aérea, distintas a sus condiciones generales del contrato de transporte. Un ejemplo de ello, es el caso de la clasificación de vuelos que efectúa Aerolíneas Argentinas por cuanto agrega un tipo de vuelo (vuelo regional) a los tipos de vuelo cuya clasificación se encuentra prevista en las “Condiciones generales del contrato de transporte aéreo (pasajeros y equipaje) tales como vuelo de cabotaje y vuelo internacional.

Art. 2º: *Applicability* (Condiciones de aplicabilidad): El contenido de este documento se aplica al transporte oneroso de pasajeros y de equipaje. Se contempla también su aplicación al transporte gratuito, al de tarifa reducida (tarifa promocional) y a la modalidad contractual “fletamento”. A su vez, se establece la nulidad de las prescripciones contenidas en el presente que contradigan normas locales o internacionales de las que el Estado en cuestión sea parte.

Art. 3º: *Tickets* (Billete de pasaje): El billete de pasaje hace plena fé de la celebración del contrato de transporte aéreo. En él se observa un resumen de las prescripciones establecidas en el presente; se alude a la obligatoriedad de su presentación (la no presentación constituye causal de denegación de embarque); se contempla el supuesto que acreditada la emisión del billete de pasaje por el transportista, frente a un caso de no presentación, pérdida, mutilación de aquel —a solicitud del pasajero y siempre que lo contemplen las regulaciones del transportista— la compañía puede emitir un nuevo billete; se expresa el carácter intransferible que reviste el billete de pasaje fijándose el período de validez de aquél en un año, estableciéndose la posibilidad de su extensión si durante su periodo de validez el pasajero solicitase una reserva y el transportista no contase con espacio disponible a los fines de su asignación.

Asimismo, se encuentra prevista la posibilidad de la extensión del período de validez del aludido billete, frente a un supuesto de enfermedad acreditado por el pasajero mediante la presentación de un certificado extendido por el médico tratante, siempre que la tarifa que el pasajero hubiese abonado incluya la posibilidad su extensión. Lo mismo, con relación a la familia de un pasajero discapacitado.

A su vez, se prevé la extensión del billete de pasaje por un año, en caso de fallecimiento de la familia de un pasajero que se encuentra en vuelo o de los acompañantes de un pasajero que se encuentra en vuelo con la debida presentación del certificado de defunción. Por otra parte, se alude a la obligatoriedad de la inserción del nombre y dirección del transportista en el billete de pasaje.

Art. 4º: *Stopovers*: Se expresa que las paradas son acordadas entre el gobierno y la compañía aérea.

Art. 5º: *Fares and Charges* (Tarifas y cargos): Las tarifas se cobran en virtud del traslado desde el aeropuerto del país de origen al aeropuerto del país de destino. No incluye el transporte terrestre entre aeropuertos ni entre los aeropuertos y la ciudad. Las tarifas no excluyen la posibilidad de cobro de algún cargo por alguna otra autoridad: el gobierno, el jefe de aeródromo; por ejemplo.



Art. 6º: *Reservations* (Reservas): La solicitud de reserva se “confirma” cuando el transportista acepta la reserva; el tipo de tarifa puede limitar o excluir los derechos del pasajero en cuanto al cambio o la cancelación del vuelo (conf. regulaciones del transportista); se contempla el derecho del transportista a cancelar la reserva si, previo a su emisión, el pasajero no abona el billete de pasaje; se alude a la aceptación del pasajero de transmitir sus datos personales al transportista a los fines que aquél pueda, eventualmente, retransmitirlos a diversos niveles departamentales de la compañía aérea, a otras compañías aéreas, o en virtud de los servicios auxiliares que aquél pudiera requerir; se menciona también la circunstancia que el transportista no garantiza el asiento y que el pasajero acepta la disponibilidad de asiento que haya conforme la clase de servicio en virtud de la cual se emitió el billete de pasaje.

Asimismo, se enfatiza en el derecho del transportista a: cobrar un cargo a aquél pasajero que hubiera reservado un espacio en la aeronave y no lo empleara (conf. regulaciones del transportista); cancelar la reserva de regreso, si exigida la confirmación dentro del límite previsto a tales efectos, el pasajero no lo hiciera (conf. regulaciones del transportista) y cancelar a la reserva de regreso si el transportista no avisa al transportista que no hará uso de ella.

Art. 7º: *Check-in*: El pasajero debe presentarse con la antelación horaria requerida por el transportista en el lugar de registro (*check-in*) y en la puerta de embarque, a fin de completar los requisitos administrativos y demás procedimientos de salud. Su presentación tardía faculta al transportista a cancelar el espacio reservado por aquél más no a retrasar el vuelo. El transportista no es responsable por los daños o gastos que sufra el pasajero con motivo del incumplimiento de su presentación en término.

Art. 8º: *Refusal and Limitation of Carriage* (Denegación de embarque y limitaciones en el transporte): El transportista puede denegar el embarque del equipaje de un pasajero, si considerara que su embarco podría, eventualmente, constituir un peligro para la aeronave o las personas a bordo o si se dan algunos de los supuestos que en esta cláusula se mencionan. El transporte de niños no acompañados, personas discapacitadas y embarazadas queda sujeto a las regulaciones del transportista.

Art. 9º: *Baggage* (Equipaje): El pasajero puede transportar equipaje sin cargo y deberá abonar un cargo, en caso de exceso a la franquicia de equipaje gratuita, que se contempla en la tarifa (en ambos casos conf. regulaciones del transportista). El equipaje deberá colocarse debajo del asiento del pasajero de enfrente o en el compartimiento de almacenamiento.

Se mencionan los artículos que no pueden ser transportados como “equipaje no facturado”: mercadería peligrosa, la que de acuerdo con las definiciones esbozadas por las regulaciones de diversos organismos competentes (O.A.C.I; I.A.T.A ej.), constituyen elementos frágiles, armas de fuego y municiones que no sean para el deporte y la caza (conf. regulaciones del transportista).

Podrán constituir “equipaje no facturado” armas de fuego antiguas, espadas, cuchillos (conf. regulaciones del transportista).

En cuanto al “equipaje facturado” no deben incluirse alimentos perecederos, joyas, papeles negociables, pasaportes, metales preciosos; entre otros. Este tipo de equipaje debe encontrarse debidamente identificado a los fines de su aceptación para su transporte en bodega y, en principio, se transporta en la misma aeronave en que será transportado el pasajero; salvo que ello no fuera posible a criterio del transportista. A su vez, el pasajero podrá realizar una declaración especial de valor respecto del equipaje despachado —lo que importa el pago de un cargo por el pasajero— de manera tal que: si durante el transporte aquél sufriera algún tipo de daño, la aerolínea asume la compensación.

Se menciona, asimismo, el derecho del transportista a revisar el “equipaje no facturado” del pasajero o al pasajero con sustento en la necesidad de preservar el valor jurídico “seguridad”.

También, se expresa que si el pasajero acepta el “equipaje facturado” sin efectuar ningún reclamo, ello importa la presunción de que fue entregado en los mismos términos en que fue embarcado.

El transporte de animales se admite como “equipaje no facturado” siempre que se transporte junto con el *container* y su respectiva comida. Si se advierte exceso de equipaje, el pasajero debe abonar una tasa (conf. regulaciones del transportista). Asimismo, se pone especial énfasis en la presentación de la documentación requerida (certificado de vacunación, salud, etc.). En el supuesto que se trate de perros guías que acompañan a personas no videntes o con discapacidad auditiva, aquél, su *container* y comida serán considerados como franquicia de equipaje gratuita. El transportista no se responsabiliza por muerte o enfermedad padecida por el animal durante el transporte.

Art. 10: *Schedules, Cancellation of Flights* (Horarios, cancelación de vuelos): Obligatoriedad para el transportista de trasladar al pasajero y su equipaje en clara correspondencia con los horarios publicados a esos efectos. Se indican las obligaciones a que debe dar cumplimiento el transportista en caso que el retraso, la cancelación del vuelo —entre otros supuestos— no le resulte imputable a aquél: a) efectuar un reembolso, b) promover el arribo de los pasajeros hasta el punto de destino en otro vuelo de la misma compañía o en el de otra compañía aérea o, bien, por transporte terrestre. A su vez, se establece la eximición de responsabilidad para el transportista —salvo supuesto de dolo— frente a hechos o actos realizados por empleados y/o agentes que implicaran error en la publicación u omisión en la publicación de horarios, fechas de salida, o cualquier otra operación vinculada con el vuelo.

Art. 11: *Refunds* (Reembolso): Se establece el reembolso del billete de pasaje por el transportista al pasajero en caso de incumplimiento contractual; el deber de reembolsar a la persona cuyo nombre figura en el billete de pasaje o, si fuera el caso, a quien efectuó el pago del billete de pasaje. Se alude al reembolso por el transportista en caso de cancelación de vuelo, omisión de efectuar la escala en el punto indicado o incurrir en alguna pérdida de conexión del vuelo para el pasajero. A su vez, se establecen las condiciones a los fines del reembolso por pérdida del billete de pasaje como así también un plazo a los fines de la solicitud del reembolso del billete de pasaje por el pasajero cuando se produjere la expiración del plazo de validez del billete de pasaje.

Art. 12: *Conduct Aboard Aircraft* (Conducta a bordo de la aeronave): Toda conducta que realice el pasajero que pudiera constituir un peligro para la seguridad operacional, motivará su desembarco a criterio de transportista. Se restringe, asimismo, el empleo a bordo de equipos electrónicos con excepción de: grabadoras portátiles, audífonos, marcapasos del corazón.

Art. 13: *Arrangement by Carrier* (Acuerdo con el transportista): Se exime de responsabilidad al transportista —salvo en caso de negligencia— respecto de los servicios adicionales que requiriera a aquél, el pasajero.

Art. 14: *Administrative Formalities* (Formalidades administrativas): Obligatoriedad del pasajero con relación a la presentación de documentación necesaria a los fines del traslado y admisión al país que constituye el punto de destino; facultad del transportista de denegar su embarque en caso de no presentación de la documentación exigida a esos efectos; obligación de reembolso del pasajero al transportista de todo monto en concepto de multa o penalidad que haya desembolsado el transportista y que fuera requerida por alguna autoridad; obligatoriedad del pasajero de asistir a cualquier inspección efectuada por la aduana o por cualquier otra autoridad con relación a su equipaje. Lo mismo, con relación a los demás controles (ej. seguridad en el aeropuerto).

Art. 15: *Successive Carriers* (Transporte sucesivo): Se contempla la prestación del transporte aéreo por varias compañías aéreas.

Art. 16: *Liability for Damage* (Régimen de responsabilidad): Aplicabilidad de las disposiciones del convenio internacional al transporte internacional, excepto que se trate de transporte nacional, en cuyo aplica la normativa nacional.

Art. 17: *Time limitation on claims and actions* (Plazo para realizar reclamos e interponer acciones). Respecto del equipaje facturado se contemplan los casos de daños y retrasos; los que a los fines de su viabilidad exigirán su presentación por escrito y en los tiempos requeridos (7 y 21 días, respectivamente). Se expresa que se establece en 2 años el plazo de prescripción de la acción frente al daño acaecido en el desarrollo del transporte internacional.

Art. 18: *Modification and waiver* (Modificación y renuncia): Los dependientes del transportista no tiene competencia a los fines de modificar ni anular las condiciones establecidas en este documento.

### **C. Líneas aéreas**

Seguidamente, analizamos:

- i) La recepción o no del contenido de las cláusulas que integran las condiciones generales del contrato de transporte de I.A.T.A en cada una de las condiciones del contrato de transporte de las líneas aéreas que se han elegido para su análisis.
- ii) El particular tratamiento que cada línea aérea le otorga a su respectiva tarifa.

Las aerolíneas elegidas son:

- a) La línea aérea tradicional: Aerolíneas Argentinas S.A y
- b) Las líneas aéreas de bajo costo: Flybondi y JetSmart.

#### **a. Condiciones del Contrato de Transporte de Aerolíneas Argentinas<sup>4</sup>**

La elección de la línea aérea tradicional Aerolíneas Argentinas S.A encuentra sustento en lo siguiente:

Desde el punto de vista histórico: Aerolíneas Argentinas S.A. constituye lo que alguna vez la doctrina denominó aerolínea de bandera (Folchi, 2015). Ello, por cuanto previo a la liberalización de las regulaciones y por ende a la existencia de la competencia, el tráfico aéreo internacional se encontraba sujeto a la celebración de convenios bilaterales entre los estados. Lo cual, implicaba la previa designación de la aerolínea por la autoridad competente. En nuestro caso, por la Administración Nacional de Aviación Civil.

Como puede apreciarse, Aerolíneas Argentinas S.A. —en ese entonces la única aerolínea dado el incipiente desarrollo de la industria aero-comercial— ha sido en algún momento “aerolínea de bandera”.

Desde el punto de vista operativo: Aerolíneas Argentinas S.A. es la aerolínea tradicional que mayor cantidad de vuelos nacionales e internacionales ha realizado en el año 2019, conforme puede apreciarse en los informes trimestrales que emitió la Administración Nacional de Aviación Civil.<sup>5</sup>

Aclarado ello, cabe destacar que si bien las condiciones del contrato de transporte de esta aerolínea no se encuentran identificadas con su respectiva numeración —tal como

---

<sup>4</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/legales/condicionestransporte> [Fecha de consulta: 01/08/2021].

<sup>5</sup> Estadísticas ANAC: Trimestre 1 2019. Disponible en: <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/article/d202d64c-5165-44a3-8df0-183668e25b45>; Trimestre 2 2019. Disponible en: <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/article/f284258f-42c5-4921-8c3e-02cff09ac1e3> y Trimestre 3 2019. Disponible en: <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/article/55c91cf7-c7cb-414a-970a-e7012c942408> [Fecha de consulta: 01/08/2021].

sucede respecto del “documento madre”— incluimos su numeración conforme el orden cronológico de su redacción.

La numeración de referencia, permitirá identificar la recepción o no del contenido de las cláusulas que integran el “documento madre” en las condiciones del contrato de transporte de esta línea aérea tradicional.



i. Recepción normativa

<b>RECEPCIÓN DEL CONTENIDO DE LAS CLÁUSULAS DEL “DOCUMENTO MADRE” POR LA AEROLÍNEA AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.</b>	
<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE  (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A)</b>
Artículo 1º: Definiciones	Art. 3º. En este artículos como así también en los artículos 1º, 2º, 4º, 5º y 12, entre otros, se distingue entre las condiciones del contrato de transporte de Aerolíneas Argentinas y las “Regulaciones de la transportadora”.
Artículo 2º: Condiciones de Aplicabilidad	Arts. 11 y 16
Artículo 3º: Billete de pasaje	Art. 4º
Artículo 4º: Escalas	No se menciona
	-Art. 1º -Arts. 5º y 13: Se menciona la expresión "en las

Artículo 5º: Tarifas y cargos	condiciones tarifarias”. -Art. 15 (cargo por pasajero <i>no show</i> ) y art. 16 (impuesto por vuelo internacional).
Artículo 6º: Reservas	Arts. 5º, 12, 13 y 14, por ejemplo.
Artículo 7º: <i>Check-in</i>	-Art. 1º: Se define al web <i>check-in</i> -Art. 5º
Artículo 8º: Denegación de embarque y limitaciones en el transporte	Art. 7º
Artículo 9º: Equipaje	Su tratamiento no se encuentra contemplado con el mismo alcance en que lo está en las condiciones generales del contrato de transporte de I.A. TA.
Artículo 10: Horarios y cancelación de vuelos	Art. 8º
Artículo 11: Reembolso	Su tratamiento no se encuentra contemplado con el mismo alcance con que lo está en las condiciones generales del contrato de transporte de I.A. TA
Artículo 12: Conducta a bordo de la aeronave	Art. 7º

Artículo 13: Acuerdo con el Transportista	No se menciona
Artículo 14: Formalidades Administrativas	Art. 5°
Artículo 15: Transporte sucesivo	No se menciona
Artículo 16: Régimen de responsabilidad	Art. 10
Artículo 17: Plazo para realizar reclamos e interponer acciones	Art. 10
Artículo 18: Modificación y Renuncia	No se menciona

#### Observaciones

Observación general: Del cuadro plasmado precedentemente se observa, en gran medida, la recepción del contenido de las cláusulas de las condiciones generales del contrato de transporte de I.A.T.A por las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de Aerolíneas Argentinas S.A; con las particularidades que seguidamente se detallan.

Observaciones particulares:

Observación Nro. 1: En las condiciones del contrato de transporte de esta compañía aérea no se hace referencia a las escalas. Por el contrario, ello se encuentra previsto en otro documento, bajo el subtítulo condiciones generales.<sup>6</sup>

Observación Nro. 2: En lo que respecta al acuerdo con el transportista, el transporte sucesivo y la nulidad a que daría lugar la eliminación de las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de la línea aérea no se encuentran previstas. Sin embargo, la omisión de su inclusión no afecta la validez del contrato.

Observación Nro. 3: La omisión de tratamiento por Aerolíneas Argentinas S.A, con respecto al equipaje y al reembolso con la misma extensión y alcance que ofrecen las condiciones generales del contrato de transporte de I.A.T.A, importa reflexionar acerca de la necesidad de buscar dicho tratamiento en otra fuente del derecho.

Indicado ello, nos detenemos en el análisis del tratamiento que Aerolíneas Argentinas S.A. le asigna a la dinámica tarifaria.

## ii. Tarifa

A los fines de brindar una conceptualización del término “tarifa” acudimos a la conceptualización que brindó la O.A.C.I, a través del “Manual sobre la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional” (9626), Segunda Edición 2004<sup>7</sup>; en el Capítulo 4.3 “TARIFAS DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS”, en el que se expresa lo siguiente:

Una tarifa es: 1) el precio que han de cobrar las líneas aéreas por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) por vía aérea, incluido todo medio de transporte relacionado con el mismo, si corresponde, y las condiciones que rigen su disponibilidad y aplicación; y, en algunos Estados, 2) el documento (conocido también como presentación de tarifas)

---

<sup>6</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/reservasservicios/condiciones> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>7</sup> Disponible en: [https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

que contiene los precios y las condiciones que un transportista o su agente presentan (en forma electrónica o impresa) a las autoridades de reglamentación competentes (pág. 4.3-1)

<b>TARIFA (AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.)</b>		
	<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES DEL CONTRATO DE  TRANSPORTE (AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A)</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	No se establece una definición con relación al término “tarifa”	<p>"Es el precio del transporte aéreo para cubrir una determinada ruta. Comprende una franquicia de equipaje y se ajusta a la naturaleza y condiciones del servicio prestado" (Art. 3°).</p> <p>A partir de esta definición corresponde recurrir a la lectura de la definición de los términos “equipaje” y “franquicia de equipaje”.</p> <p>Equipaje: "Está constituido por los artículos y efectos personales del pasajero necesarios o apropiados para vestimenta, uso o comodidad o conveniencia en relación con el viaje" (Art. 3°).</p>

		<p>Franquicia: "El transportador establece la franquicia de equipaje a aplicar que el pasajero puede transportar sin cargo, de acuerdo a la ruta y tarifa abonada" (Artículo 3°).</p>
<p><b>EL TIPO DE TARIFA DETERMINA</b></p>	<p>Extensión de validez del billete de pasaje en caso de enfermedad del pasajero (art. 3°)</p> <p>Cambio o cancelación de la reserva (art. 6°).</p>	<p>Lo que Aerolíneas Argentinas denomina las "Condiciones de las Familias de Tarifas".</p> <p>En este sentido, cabe señalar que la aerolínea ofrece cinco tipos de tarifas cuya denominación varía no solamente:</p> <p>a) En función de su período de vigencia, sino también</p> <p>B) En función del tipo de vuelo (conf. clasificación de la empresa: vuelos nacionales, regionales e internacionales).</p> <p>Los servicios que determinan las condiciones de la tarifa son: el equipaje de mano, el equipaje registrado, la pre-asignación de asientos, los cambios antes de la fecha de vuelo, los cambios después de la fecha de vuelo, las devoluciones (reembolsos), las millas, aerolíneas plus.</p> <p>En Aerolíneas Argentinas las tarifas</p>

		pueden ser reembolsables o no reembolsables dependiendo de si contemplan la posibilidad de devolución del precio del billete de pasaje o no.
--	--	--

## Observaciones

Observación Nro. 1: Con respecto al tipo de equipaje respecto del cual resulta aplicable la tarifa, cabe destacar que la definición de “franquicia” a la que aluden las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de Aerolíneas Argentinas S.A, circunscribe su aplicación al concepto de “equipaje no registrado” (lo denomina tan sólo “equipaje”) más no al de equipaje registrado. En cambio, en la sección “Conocé nuestros servicios” de su respectiva página web, sub-sección: “Equipaje”; solapa “Franquicia”<sup>8</sup> se expresa que la franquicia resulta comprensiva de ambos tipos de equipaje (equipaje registrado y equipaje no registrado). Lo cual, resulta contradictorio.

Observación Nro. 2: Dentro de la sección “Conocé nuestros servicios” de la aerolínea se contemplan, entre otros, los siguientes servicios:

### **Equipaje<sup>9</sup>:**

Franquicia: Aerolíneas Argentinas S.A prevé:

- A) Una franquicia por el equipaje no facturado: cuya composición (*carryon*/o artículo personal) y dimensiones (las del *carryon*), varían conforme el tipo de vuelo y el tipo de tarifa. Por ejemplo: la tarifa vigente del 3 de septiembre de

<sup>8</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/equipaje/franquicia> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>9</sup>Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/equipaje/franquicia> [Fecha de consulta: 01/08/2021].

2019 al 20 de enero del 2020 “Promo” aplicable a los vuelos de cabotaje, comprende el transporte del pasajero junto con un artículo personal más no incluye al equipaje de mano.

B) Una franquicia por el equipaje facturado: cuya cantidad de piezas y dimensiones varía conforme el tipo de vuelo y los tipos de tarifa adquirida.

Por ejemplo: la tarifa vigente del 3 de septiembre de 2019 al 20 de enero de 2020 “Promo” aplicable a un vuelo de cabotaje, exige abonar un cargo adicional para el transporte de equipaje en bodega dado que, para este tipo de tarifa vigente en ese período concerniente a ese tipo de vuelo, dicho equipaje no integra la “franquicia de equipaje”. De ahí que en su respectiva página web se aluda a la expresión “con cargo”.<sup>10</sup>

En cambio, la tarifa aplicable a un vuelo internacional —específicamente a Europa— admite el transporte de equipaje en bodega en tanto se trate de 1 pieza de 23 kg. De ahí que en su respectiva página web, a diferencia de lo ejemplificado en el párrafo anterior, no se aluda a la expresión “con cargo”.

Los casos de transporte de equipaje que se mencionan no integran la significación del término “franquicia”.

El equipaje especial: equipos deportivos, instrumentos musicales, equipos audiovisuales<sup>11</sup> que se transportan en bodega.

El equipaje adicional<sup>12</sup>: Tiene sentido si el pasajero optó por la compra de una tarifa que no contempla el traslado de equipaje en bodega y necesita adquirir un equipaje adicional. Asimismo, este servicio resulta provechoso si la tarifa que abonó el pasajero contempla el traslado de equipaje en bodega (conforme el tipo de tarifa se encuentran previstas una o más piezas). Y, si el pasajero desea agregar alguna pieza más pues el

---

<sup>10</sup> Disponible en: [https://www.aerolineas.com.ar/landingsespeciales/landings/480\\_condiciones-tarifarias](https://www.aerolineas.com.ar/landingsespeciales/landings/480_condiciones-tarifarias) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>11</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/equipaje/especial> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>12</sup> Disponible en: [https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/equipaje/equipaje\\_adicional](https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/equipaje/equipaje_adicional) [Fecha de consulta: 1/08/2021].



Como “carga”<sup>16</sup>: sólo se transporta al animal. Las tarifas, están sujetas al punto de destino y al peso de lo que constituya la “carga”.<sup>17</sup>

**Asistencia especial (comidas especiales)**<sup>18</sup>: Si bien el servicio de *catering* no exige el pago de un cargo por el pasajero resulta menester tener en cuenta que su prestación solo aplica respecto de determinado tipo de tarifa: la tarifa más cara.

De igual modo, conviene tener en cuenta que la opción “comidas especiales” con que cuenta la aerolínea constituye un sustitutivo de aquél que resulta aplicable bajo las mismas condiciones.

Así, las comidas especiales constituyen una alternativa respecto de la comida provista por la aerolínea para vuelos de cabotaje y vuelos regionales (servicio de *catering*); sea por motivos médicos, religiosos etc. Esta alternativa, sólo aplica para vuelos de cabotaje y vuelos regionales.

De esta manera, la aerolínea ofrece menús aptos para personas celíacas (sólo tarifa “Premium Economy”). Ello, como excepción a los *snacks* de frutos secos (regla).

En cambio, para vuelos internacionales, la aerolínea ofrece el listado de especialidades al que se hace mención en su página web: comida *kosher*, asiática, baja en grasa y colesterol; entre otros (aplica sólo para la tarifa “Business”). Esto, como excepción a la comida provista, en principio, por la aerolínea para los adultos, bebés y niños menores de 12 años.

**SkyPriority**<sup>19</sup>: Ofrece el acceso a ciertos servicios que permiten al pasajero desplazarse por el aeropuerto en forma fácil y rápida. Algunos de los servicios son: embarque

---

<sup>16</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/informacion-util/mascotas> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>17</sup> Disponible en: [http://cargo.aerolineas.com.ar/Files/TARIFARIOPUBLICOSEP18final\\_20180919124250.pdf](http://cargo.aerolineas.com.ar/Files/TARIFARIOPUBLICOSEP18final_20180919124250.pdf) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>18</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/asistencia/asistencia-en-el-aeropuerto> [fecha de consulta: 1/08/2021].

prioritario (fila de acceso especial); acceso a filas exclusivas para sortear los controles de seguridad; despacho prioritario de su equipaje en la cinta, entre otros.

Observación Nro. 3: Dentro de la sección “Servicios adicionales”<sup>20</sup> encontramos: hoteles, seguro de asistencia al viajero (*Assist Card*), salón cóndor, autos, *Upgrade*; entre otros.

---

<sup>19</sup> Disponible en: [https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/sky\\_team/sky\\_priority](https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/sky_team/sky_priority) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>20</sup> Disponible en: [https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/servicios\\_adicionales](https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/servicios_adicionales) [Fecha de consulta: 01/08/2021].

**b. Condiciones del Contrato de Transporte de Flybondi – Líneas Aéreas S.A**<sup>21</sup>

La elección de esta línea aérea como línea aérea de bajo costo se corresponde con la circunstancia de ser la primera con operatividad en la República Argentina, desde febrero de 2018 en el aeropuerto “El Palomar”.

i. Recepción normativa

Del mismo modo en que lo hemos hecho respecto de la línea aérea tradicional Aerolíneas Argentinas S.A, ahondamos en el análisis de la recepción o no del contenido de las cláusulas del “documento madre” por las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de la línea aérea de bajo costo Flybondi.

<b>RECEPCIÓN DEL CONTENIDO DE LAS CLÁUSULAS DEL “DOCUMENTO MADRE” POR LA LÍNEA AÉREA DE BAJO COSTO FLYBONDI</b>	
<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE FLYBONDI</b>
Artículo 1º:	Punto 1. Entre tales definiciones se distingue a las condiciones

<sup>21</sup> Disponible en: <https://flybondi.com/ar/informacion-legal/condiciones-del-contrato-de-transporte/>  
[Fecha de consulta: 1/08/2021]

Definiciones	generales y particulares del contrato de servicios de transporte aéreo, de las condiciones específicas aplicables de acuerdo con la tarifa pagada por el pasajero y las condiciones particulares del contrato de transporte de equipajes y opcionales.
Artículo 2°: Condiciones de Aplicabilidad	Párrafo introductorio
Artículo 3°: Billete de pasaje	Apartado J) del punto 2
Artículo 4°: Escalas	Sub-apartado a), apartado C, punto 6
Artículo 5°: Tarifas y cargos	-Se menciona la expresión "regulaciones de la tarifa pagada/condiciones de la tarifa" (Apartado J del punto 2 y Sub-apartado ii, apartado G, punto 4).  -Punto 4°: recargo de equipaje
Artículo 6°: Reservas	
Artículo 7°: <i>Check-in</i>	-Se define al <i>web-check in</i> (punto 1)  -Se alude a él en los apartados F y G del punto 2
Artículo 8°: Denegación de	

embarque y limitaciones en el transporte	-El apartado D del punto 4 y apartado K del punto 2° remiten a la sección "necesidades especiales de la página web de la aerolínea"
Artículo 9°: Equipaje	Apartados A,B,C, E,F, G y H del punto 4
Artículo 10: Horarios y cancelación de vuelos	Apartado C del punto 6
Artículo 11: Reembolso	-Apartado G del punto 2 -Sub-apartado c, apartado D, punto 6
Artículo 12: Conducta a bordo de la aeronave	Apartado E del punto 2
Artículo 13: Acuerdo con el Transportista	No se menciona
Artículo 14: Formalidades Administrativas	Apartado H del punto 2
Artículo 15: Transporte sucesivo	No se menciona
Artículo 16: Régimen de responsabilidad	Punto 5
Artículo 17:	Punto 4: remite a la página web de la línea aérea, sección “Política

Plazo para realizar reclamos e interponer acciones	de Lost&Found” cuyo link es: <a href="https://flybondi.kayako.com/pt-br/article/105-no-llego-mi-equipaje-que-debo-hacer">https://flybondi.kayako.com/pt-br/article/105-no-llego-mi-equipaje-que-debo-hacer</a>
Artículo 18: Modificación y Renuncia	No se menciona

Observaciones:

Observación general: Del cuadro plasmado precedentemente se observa, en gran medida, la recepción del contenido de las cláusulas de las condiciones generales del contrato de transporte de I.A.T.A por las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de Flybondi; con la particularidad que seguidamente se detalla.

Observación particular: La omisión en la inclusión del contenido de dos artículos no afecta la validez del contrato.

## ii. Tarifa

El caso de Flybondi resulta interesante por cuanto el mismo pasajero debe armar su “tarifa”; sin encontrarse preestablecidos lo que denominados sus “elementos configurativos”.

Cabe aclarar que, la afirmación a la que se hiciera referencia en el párrafo anterior, atiente a que los elementos configurativos no se encuentran preestablecidos, se realiza tomando en consideración la fuente del derecho “Regulaciones del Transportista”; en el sentido en que ya fuera señalado a lo largo de esta investigación.

Lo cual, supone considerar que las “Regulaciones del Transportista”, las cuales ya afirmáramos que constituyen fuente del derecho; comprenden: por un lado, un derecho explícito, para lo cual se tomará en consideración el contenido de las cláusulas que integran las condiciones del contrato de transporte de una determinada línea aérea; y por el otro, implícito, lo que motivará la formulación de enunciados genéricos normativos, a partir del análisis del contenido de las diversas secciones que integran la página web de una determinada empresa de transporte aéreo.

La aclaración no resulta menor por cuanto, en oportunidad de desarrollarse la defensa de la presente, uno de los miembros del jurado esgrimió que: aquello que en esta tesis denominamos “elementos configurativos del precio de la tarifa establecidos o no establecidos”; resulta susceptible de ser “programado” desde el puntos de vista informático.

Frente a ello, y reconstruyendo un poco el contra-argumento brindado entonces a esos efectos, se agradeció el aporte efectuado en tal sentido más se puso de manifiesto que los pasajeros no pueden visibilizar —no al menos al momento de efectuar la contratación del servicio por medio del empleo una página web— ese “lenguaje programático” de carácter operativo-informático sobre el que se construyen la dinámica tarifaria. De ahí la recurrencia a la fuente las “Regulaciones del Transportista”.

Por otra parte, cabe señalar que el precio que arroja la tarifa varía conforme la ruta e itinerario

<b>TARIFA (FLYBONDI)</b>		
	<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE FLYBONDI</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	<p>No se establece una definición con relación al término “tarifa”</p>	<p>Tarifa: "Es el precio del transporte aéreo para cubrir una determinada ruta.</p> <p>Comprende una franquicia de equipaje [...]” (conf. apartado K del punto 1°).</p> <p>La franquicia de equipaje— respecto de la cual no se establece una conceptualización (conf. punto 1)— puede variar según las condiciones de la tarifa (conf. sub-apartado 2, apartado G del punto 4).</p> <p>Se distingue entre equipaje de mano y equipaje registrado o también denominado equipaje en bodega (conf. punto 1).</p> <p>Todas las tarifas de esta línea aérea son sin derecho a devolución (no reembolsables)</p>



		<p>(conf. apartado L del punto1).</p> <p>La excepción lo constituyen las tasas aeroportuarias (conf. apartado G del punto 2).</p>
<p><b>EL TIPO DE TARIFA DETERMINA</b></p>	<p>La extensión de validez del billete de pasaje en caso de enfermedad del pasajero (art. 3°)</p> <p>El Cambio o cancelación de la reserva (art. 6°)</p>	<p>La línea aérea no ofrece tipologías de tarifas.</p> <p>La particularidad que reviste Flybondi, aún cuando ello no se encuentre mencionado ni en la página web (Regulaciones del transportista) ni en sus condiciones contrato de transporte, es que el pasajero es quien de manera <i>online</i> construye, de alguna manera, su propia tarifa.</p> <p>De conformidad con lo establecido en sus condiciones del contrato de transporte "Las condiciones y tarifas de contratación serán registradas ante las autoridades aeronáuticas locales correspondientes en la medida que así se exija" (sub-apartado ii, apartado G del punto 4).</p>

límite es de hasta tres piezas. El equipaje adicional también se encuentra contemplado en la sección “Servicios adicionales”.<sup>13</sup>

Exceso de equipaje: en caso que las dimensiones (volumen, peso, cantidad de piezas) del equipaje —sea facturado o no facturado— excedan lo exigido en la franquicia de equipaje conforme el tipo de tarifa de que se trate, o bien excedan las exigencias contempladas —en igual sentido— respecto del equipaje especial y adicional; el pasajero debe abonar un cargo en concepto de “exceso de equipaje”.

**Transporte de mascota en cabina:** Aerolíneas Argentinas S.A. le brinda a las mascotas el tratamiento concerniente al “equipaje acompañado” (asimilándolo al transporte de equipaje). Ello, por cuanto la mascota acompaña al pasajero y se transporta en cabina o bien, en bodega.

Bajo este régimen queda comprendido todo animal (ej. caballos de carrera, ballenas) con excepción de perros y gatos branquicéfalo. En este último caso, la aerolínea le brinda el tratamiento relativo al transporte de “carga”.

Entonces, cabe la posibilidad de contemplar al transporte de mascotas:

Como equipaje acompañado (asimilable al transporte de equipaje):

a) Cuyo transporte se efectúa en cabina<sup>14</sup>: el cargo varía conforme el tipo de vuelo (local o regional).

b) Cuyo transporte se efectúa en bodega<sup>15</sup>: el cargo varía conforme el tipo de vuelo (local o regional) y su peso.

La excepción a estos supuestos, lo constituyen los perros guías, los cuales no exigen el desembolso de ningún cargo.

---

<sup>13</sup> Disponible en: [https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/servicios\\_adicionales](https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/servicios_adicionales) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>14</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/informacion-util/mascotas> [Fecha de consulta: 1/08/2021]

<sup>15</sup> Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/informacion-util/mascotas> [Fecha de consulta: 01/08/2021].

		<p>Sin embargo, cabe señalar que al momento de redacción de estas líneas en la página oficial de Flybondi no están publicadas las tarifas a las que se hace mención en sus condiciones del contrato de transporte al indicar el siguiente link:</p> <p><a href="https://flybondi.com/ar/tarifario/">https://flybondi.com/ar/tarifario/</a></p>
--	--	--

## Observaciones

Observación Nro. 1: La clasificación a la que se hace referencia en las condiciones del contrato de transporte de Flybondi en tanto “equipaje registrado” y “equipaje de mano” figuran, asimismo en:

a) La sección “proceso de compra” de la página web, de la siguiente manera:

Equipaje en bodega: Hasta 12 kg

Hasta 20 kg

Equipaje en cabina: Hasta 9 kg.

b) La sección “preguntas frecuentes” de su página web<sup>22</sup>, de esta otra manera:

Equipaje de mano: Hasta 6 kg

Equipaje en cabina: Hasta 9 kg

Equipaje en bodega: Hasta 12 o 20 kg.

<sup>22</sup> Disponible en: <https://ayuda.flybondi.com/es-419/section/40-equipaje> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

Incluso, se advierte que el único link en el que se expresa cuál es el tipo de equipaje que comprende la “franquicia de equipaje” y cuyo transporte no importa cargo alguno, se corresponde con la sección “preguntas frecuentes” más no con la correspondiente al “proceso de compra”.

Advertimos que, precisamente en la sección “proceso de compra” debería suministrarse al pasajero la información concerniente a la posibilidad de transportar un equipaje de mano de hasta 6 kg sin cargo alguno. Tengamos en cuenta que mientras para el pasajero es “optativo” ingresar a la sección “preguntas frecuentes”, es “obligatorio” su pasaje por el “proceso de compra”.

Consecuentemente, de no contar con esta información en el “proceso de compra”, muy probablemente el pasajero se incline por dar *click* en la opción transporte de “equipaje en cabina hasta 9 kg”; por cuanto es la única opción disponible en cabina. Opción que — a diferencia del equipaje de mano— exige un cargo adicional.

Observación Nro. 2: la mención a la posibilidad que el pasajero se traslade solo con equipaje de mano aparece, recién, al final de la página; luego de hacer mención a los subtítulos “En la cabina”, “En la bodega” y “Otros adicionales”. Circunstancia que llama la atención por cuanto debería abordarse su tratamiento con carácter previo; al menos antes del subtítulo “En la cabina”.

Observación Nro. 3: A modo ejemplificativo, se señalan algunos desfasajes entre: la información suministrada en el “proceso de compra” y la sección “preguntas frecuentes”:

- a) En la sección “proceso de compra” se contempla el exceso de equipaje. Sin embargo, la mención al pago de un cargo se menciona tan solo en la sección “preguntas frecuentes”.
- b) En la sección “proceso de compra” se alude a la posibilidad de transportar equipaje deportivo y musical en la bodega más no se aclara —como sí se hace en la “sección preguntas frecuentes”— que su transporte importa el desembolso de un cargo adicional.

Observación Nro. 4: En la sección “proceso de compra” se contemplan “Otros adicionales” (desembolso de un cargo), entre los que se encuentran:

- a) Mascota a bordo: Su transporte resulta viable únicamente en cabina y para vuelos de cabotaje más no regionales.
- b) Embarque preferente: Privilegio de embarcar antes que el resto de los pasajeros que no optan por este servicio.
- c) Tienda León: El traslado en bus desde el Aeropuerto “El Palomar” hasta Ciudad Autónoma de Buenos Aires con parada en: Puente Saavedra, Plaza Italia, Retiro. El cobro por tal concepto está a cargo de Tienda León más no de la línea aérea de bajo costo.
- d) Café o té a 10.000 metros de altura: El pasajero puede requerir este servicio a bordo pero debe abonar el cargo al momento de comprar el billete de pasaje.
- e) *Check-in* en el aeropuerto: A falta de impresora o desconocimiento con relación a cómo canalizar este paso desde el domicilio, la línea aérea de bajo costo ofrece al pasajero la posibilidad de realizar el *check-in* en el aeropuerto (con asistencia de personal de la línea aérea mediante) e imprimir la tarjeta de embarque.
- f) Asistencia al viajero: La línea aérea de bajo costo ofrece los servicios de Axa para los vuelos de cabotaje que ella opera. Axa, presta servicios y compensa por cada uno de los hechos allí descriptos, hasta los montos máximo que en cada caso se detallan.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Disponible en: <https://flybondi.com/ar/asistencia-al-viajero/> [Fecha de consulta: 01/08/2021].

**c. Condiciones del Contrato de Transporte de JetSmart**<sup>24</sup>

La elección de esta línea aérea como línea aérea de bajo costo se corresponde con la circunstancia de ser la segunda línea aérea con operatividad en el aeropuerto “El Palomar” de la República Argentina.

**i. Recepción normativa**

Del mismo modo en que lo hemos hecho respecto de la línea aérea tradicional Aerolíneas Argentinas S.A y la línea aérea de bajo costo Flybondi ahondamos, en esta oportunidad, en el análisis de la recepción del contenido o no de las cláusulas del “documento madre” por las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de la línea aérea de bajo costo JetSmart.

<b>RECEPCIÓN DEL CONTENIDO DE LAS CLÁUSULAS DEL “DOCUMENTO MADRE” POR LA LÍNEA AÉREA DE BAJO COSTO JETSMART.</b>	
<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES  DEL CONTRATO DE TRANSPORTE JETSMART</b>

<sup>24</sup> Disponible en: <https://static.jetSMART.com/blob/documents/es-CL/terminos-y-condiciones-190626-2.pdf>  
[Fecha de consulta: 1/08/2021].

Artículo 1°: Definiciones	Punto I. Se distingue entre las condiciones del contrato de transporte de JetSmart y las regulaciones particulares aplicables al transporte contratado, a la tarifa pagada y a los demás servicios opcionales que forman parte del billete.
Artículo 2°: Condiciones de aplicabilidad	Párrafo introductorio
Artículo 3°: Billete de pasaje	Apartados 3 y 4 del punto II
Artículo 4°: Escalas	Apartado II del punto IV; apartado 1 del punto VII; Primer y último párrafo del punto X
Artículo 5°: Tarifas y cargos	-Bajo el subtítulo "REGULACIONES PARTICULARES JETSMART AIRLINES" se establece que para todos los vuelos existe una única tarifa.  -Administración de página web y medios de pago [cargo]
Artículo 6°: Reservas	Puntos VIII, XI y X
Artículo 7°: <i>Check-in</i>	Apartado 3 del punto III
Artículo 8°:	-Apartado 1 del Punto IV

Denegación de embarque y limitaciones en el transporte	-Debajo del subtítulo "REGULACIONES PARTICULARES JETSMART AIRLINES" (Limitaciones)
Artículo 9º: Equipaje	Punto V
Artículo 10: Horarios y cancelación de vuelos	Puntos VIII, IX y X
Artículo 11: Reembolso	Puntos VIII, IX y X
Artículo 12: Conducta a bordo de la aeronave	Apartado 2 del punto IV
Artículo 13: Acuerdo con el transportista	No se menciona
Artículo 14: Formalidades Administrativas	Apartado 2 del punto III
Artículo 15: Transporte sucesivo	Apartado 3 del punto VII
Artículo 16: Régimen de responsabilidad	Punto VII
Artículo 17: Plazo para realizar reclamos e interponer acciones	Apartado 9 del punto V (protesta)



Artículo 18: Modificación y Renuncia	No se menciona
--	----------------

#### Observaciones

Observación general: Del cuadro plasmado precedentemente se observa, en gran medida, la recepción del contenido de las cláusulas de las condiciones generales del contrato de transporte de I.A.T.A por las cláusulas de las condiciones del contrato de transporte de JetSmart con la particularidad que seguidamente se detalla.

Observación particular: La omisión en la inclusión del contenido de los dos artículos no quitan validez al contrato.

#### ii. Tarifa

<b>TARIFA (JETSMART)</b>		
	<b>CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE (I.A.T.A)</b>	<b>CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE JETSMART</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	No se establece una	No se brinda una definición

	definición con relación al término “tarifa”	del término tarifa y tampoco de franquicia de equipaje
<b>EL TIPO DE TARIFA DETERMINA</b>	<p>Extensión de validez del billete de pasaje en caso de enfermedad del pasajero (art. 3°)</p> <p>Cambio o cancelación de la reserva (art. 6°)</p>	<p>Existe una única tarifa "Tarifa JetSmart Airlines" más no una tipología de tarifas (conf. primer párrafo que obra bajo el subtítulo REGULACIONES PARTICULARES JETSMART AIRLINES)</p> <p>A la Tarifa JetSmart Airlines la integran los siguientes elementos configurativos de su precio: bolso de mano; equipaje de mano; equipaje facturado; selección de asiento; cambios de nombre; vuelo, fecha y ruta; devolución o reembolso de pasajes y opcionales (conf. el cuadro que obra debajo del subtítulo “Detalles de la tarifa”)</p>

--	--	--

## Observaciones

Observación Nro. 1: Si bien en las condiciones del contrato de transporte de JetSmart no se establece una conceptualización de “tarifa” ni de “franquicia de equipaje” cabe señalar que en su respectivo sitio web, bajo la denominación “Pagá lo que usas. Opcionales”<sup>25</sup> se establece que el “bolso de mano” está incluido en el precio de la tarifa y por ende no importa un cargo adicional.

Por el contrario, el transporte del equipaje de mano (con excepción de muletas, bastón, prótesis); el equipaje facturado y el equipaje sobredimensionado (tablas de surf, equipo de pesca, etc.) exigen el desembolso de un cargo adicional.

Observación Nro. 2: El único elemento configurativo del precio de la “tarifa única” de JetSmart que no importa el desembolso de un costo adicional es lo que bajo el subtítulo “Regulaciones particulares de JetSmart Airlines” de sus condiciones del contrato de transporte aéreo<sup>26</sup> se denomina “bolso de mano”.

El bolso de mano puede transportarse junto con alguno de los siguientes elementos: un abrigo; un paraguas pequeño de bolsillo (sin punta), una cámara fotográfica pequeña o un artículo de lectura (libros, revistas, ej.). Este dato se ofrece en las condiciones del contrato de transporte de JetSmart más no en su respectivo sitio web.

Observación Nro. 3: Bajo la sección “Pagá lo que usas. Opcionales” se encuentran los siguientes servicios que importan el pago de un cargo adicional: hoteles; arriendo de automóviles; contratación de seguros; emisión de la tarjeta de embarque en el aeropuerto; embarque prioritario; selección de asientos; cambio de fecha, de vuelo, de ruta y de nombre; compra de pasajes aéreos en aeropuertos o *contact center*; transporte

<sup>25</sup> Disponible en: <https://JetSmart.com/ar/es/opcionales/home> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

<sup>26</sup> Disponible en: [https://static.jetSMART.com/blob/documents/es-AR/190531Terminos\\_y%20condiciones.pdf](https://static.jetSMART.com/blob/documents/es-AR/190531Terminos_y%20condiciones.pdf) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

de mascota en cabina; exceso de equipaje y equipaje (al que ha hemos aludido en la observación Nro. 1.)

De igual modo, corresponde hacer referencia que en las condiciones del contrato de transporte de JetSmart no se encuentra contemplada —en su totalidad— la cantidad de servicios que importan el desembolso de un cargo adicional. Sino que ello se encuentra previsto en sus respectivas regulaciones a través de la sección “Pagá lo que usas. Opcionales”. Un ejemplo de ello, lo constituye el servicio de menú a bordo.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros

AARNIO, L. (2016). *Lo racional como razonable. Un tratado sobre la justificación jurídica*. Lima: Palestra.

AGUILÓ REGLA, J (2012). *Teoría General de las Fuentes del Derecho (y el orden jurídico)*. Barcelona: Ariel Derecho.

AGUILÓ REGLA, J & VIGO, R (2018). *Fuentes del Derecho. Dos visiones*. Buenos Aires: Astrea.

ALONSO, M; AMBROSINI, C y BERALDI, G. (2017). *Bestiario epistemológico. Metáforas zoomórficas y de otras entidades en la enseñanza de las ciencias y la epistemología*. Buenos Aires: Filo: UBA. Disponible en: [http://publicaciones.filo.uba.ar/sites/publicaciones.filo.uba.ar/files/Bestiario%20epistemol%C3%B3gico\\_interactivo\\_0.pdf](http://publicaciones.filo.uba.ar/sites/publicaciones.filo.uba.ar/files/Bestiario%20epistemol%C3%B3gico_interactivo_0.pdf) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

AMBROSINI, C. y BERALDI, G. (2015). *Pensar en la ciencia hoy. La epistemología: entre teorías, modelos y valores*. Buenos Aires: Educando.

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

FORD, G; ORTEGA J. E y CUADRA E. (2008). *Introducción al derecho aeronáutico, espacial y de las telecomunicaciones*. Córdoba: Advocatus.

MOMBRÚ, A. R. (2013). *El Hacedor de Tesis*. Buenos Aires: L.J.C.

MOMBRÚ, A. R. (2017). *Metodología y Epistemología de la Investigación. Fundamentos epistemológicos de algunas de las propuestas metodológicas de las ciencias en general y de las ciencias sociales en particular*. Buenos Aires: L.J.C. Ediciones.

MOMBRÚ, A. M. (2019). *Metodología y Herramientas Metodológicas. Una decisión epistemológica. Un fundamento filosófico*. Buenos Aires: L.J.C. Ediciones.

VIGO, R. L. (2000). *Los principios jurídicos. Perspectiva Jurisprudencial*. Buenos Aires: Depalma.

VIGO, R. L. (2007). *Ética y Responsabilidad Judicial*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni Editores

VIGO, R. L. (2010). *Las causas del derecho*. Buenos Aires: Abeledo Perrot

VIGO, R. L (2013). *Constitucionalización y Judicialización del Derecho. Del Estado de Derecho Legal al Estado de Derecho Constitucional*. México: Editorial Porrúa

VIGO, R. L (2015). *Interpretación (argumentación) jurídica en el Estado de Derecho Constitucional*. Buenos Aires: Rubinzal – Culzoni (Editores)

VIGO, R. L. (2019). *El neoconstitucionalismo iuspositivista-crítico de Luigi Ferrajoli*. Buenos Aires: Marcial Pons.

YNOUB, R. (2014). *Cuestión de método. Aportes para una metodología crítica*. México: CENGAGE Learning.

### Capítulos de libro

CASEROTTO MIRANDA, C. (2018). Principales problemas jurídicos de las empresas aéreas de bajo costo [artículo en prensa].

CROXATTO, G. L. (2017). Reflexiones sobre la filosofía jurídica de Robert Alexy. En ALEXY, R; SODERO, E. R; CROXATTO, G. L; BARBAROSCH, E; GUIBOURG, R. A...TOLLER, F. M *Argumentación, derechos humanos y justicia* (pp. 49-105). Buenos Aires: Astrea.

MAYORGA TOLEDANO, M.C. (2015). El precio en el contrato de transporte aéreo de pasajeros. En *Nuevos enfoques del Derecho Aeronáutico y espacial. XXXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio* (pp. 315-334). Madrid: Marcial Pons.

MORSELLO, M. F. (2019). Derechos y deberes de los pasajeros y la buena fe objetiva. El deber de mitigar los daños. En *La aviación al servicio del desarrollo económico de la sociedad- Los nuevos retos de su regulación jurídica. XLIII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial* (pp. 455-492). Madrid: 2019.

VIGO, R. L. (2011). En ASIS R; ATIENZA, M; BARBAROSCH, E,...VIGO, R.L, *Argumentación constitucional* (pp. 463-491). Interpretación y Argumentación Jurídica. Problemas y perspectivas actuales. Madrid: Marcial Pons.

VIGO, R. L (2015). Consideraciones sobre la visión de John Finnis acerca de la Tesis “La ley injusta no es ley”. En VIGO, R. L, *Iusnaturalismo y neoconstitucionalismo. Coincidencias y diferencias* (169-193). Buenos Aires: UCA.

VIGO, R. L. (2018). Ética profesional: especificidad, importancia y actualidad. En *Ética judicial* (pp. 47-66). Buenos Aires: Astrea.

### Artículos doctrinarios online

CASEROTTO MIRANDA, C. (2018). Principales problemas jurídicos de las empresas aéreas de bajo costo. En *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, Nro. 48. Disponible en:

<https://pe.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=6e3b5182dfadbb860f0b54dd2dd4e25f> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

PRATTO CHIARELLA, M. H. (2019). Aviación y Tecnología “Blockchain”. En Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico, Nro. 52. Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=b4a67a3e52f8900c6097c5b9531857a7> [Fecha de consulta: 1/08/2021].

#### Otros documentos

Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional. Disponible en: [https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf) [Fecha de consulta: 1/08/2021].

#### Sitios web consultados

Administración Nacional de Aviación Civil. Disponible en: <https://www.anac.gov.ar/>

Aerolíneas Argentinas. Disponible en: <https://www.aerolineas.com.ar/>

Infoleg. Disponible en: <http://www.infoleg.gob.ar/>

International Air Transport Association. Disponible en: <https://www.iata.org/>

Organización de Aviación Civil Internacional. Disponible en: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default\\_ES.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default_ES.aspx)

#### Anexo

Condiciones generales del contrato de transporte (pasajeros y equipaje) emitidas por I.A.T.A o su similar en inglés: *IATA General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage)*