

ENTRE LA AUTONOMÍA Y LA ESPECIALIDAD EN UNA ASIGNATURA DE FORMACIÓN ESPECÍFICA DE LA CARRERA DE ABOGACÍA ¿HACIA LA INTEGRACIÓN DEL CAMPO JURÍDICO?

María Florencia Raimondi¹ y Marina Laura Lanfranco Vazquez²

Resumen: Asistimos a una hiper especificidad del conocimiento. Conocimiento compartimentado, fragmentado y fragmentario, diseccionado de las realidades sociales.

Esta ultraespecificidad de los espacios del saber afecta al campo jurídico (Bourdieu y Teubner, 2000) y tiende a su *compartimentalización*, la que se refleja en otros espacios de la vida (Giménez Amaya, 2012) y que llevan a plantear soluciones, las que son, a su vez, muy específicas, paradójicamente, sobre problemáticas complejas (Morin, 1990), relacionales, donde se solapan relaciones jurídicas diversas y que, tal vez, requieran una mirada más vale holística que fragmentaria.

En ese sentido, y transitando en Argentina el segundo año de la pandemia mundial originada por la enfermedad del Covid-19 es que nos preguntamos si estas soluciones tan sofisticadas, específicas, puntuales no son a su vez, parciales, recortadas e insuficientes; dejando de lado gran parte del contexto de emergencia de las crisis actuales, no pudiendo otorgar soluciones adecuadas a las problemáticas jurídicas que se nos presentan.

La necesidad de integrar derechos vs. la especialidad de una rama jurídica

Uno de los desafíos que se nos impone en la enseñanza del derecho aeronáutico está dado por las interpelaciones respecto de la determinación de sus caracteres (Videla Escalada, 2000). Entendemos por éstos a la *integralidad*

¹ Docente de Derecho de la Navegación-Cátedra II FCJyS-UNLP; Integrante del grupo de estudio sobre: "Derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo. Incidencia colectiva, especificidad del marco jurídico y nuevo CCyCN. ¿Hacia una nueva equidad contractual?", Contacto: mf_raimondi@yahoo.com.ar

² Docente de Derecho de la Navegación Cátedra II FCJyS-UNLP; Integrante del grupo de estudio sobre: "Derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo. Incidencia colectiva, especificidad del marco jurídico y nuevo CCyCN. ¿Hacia una nueva equidad contractual?". Contacto: mllanfranco@yahoo.com.ar

normativa (de las distintas ramas de derecho público y privado, interno e internacional), el *dinamismo* o movilidad, la *politicidad como un carácter transversal* y tal vez no exclusivo de la asignatura³, la *autonomía* (en sus facetas: científica, legislativa y didáctica), el reglamentarismo y la internacionalidad. Todos ellos definen y de alguna forma destacan al derecho aeronáutico como una rama autónoma y de formación específica.

En este trabajo nos interpelamos sobre el sostenimiento de los caracteres en términos de exclusividad y hermetismo, sobre su posibilidad de coexistencia y armonía en términos superadores del hacer específico, que entendemos puede importar una fragmentación del conocimiento y de la práctica jurídica.

Podría pensarse entonces que, la especialidad de la asignatura (que se relaciona de manera intrínseca con su autonomía legislativa), no permite adaptarse a las nuevas formas de pensar el derecho abriendo posibilidad a una integración legislativa en las resoluciones de conflictos que trascienden lo ultra específico, y que se han actualizado de la mano del dinamismo propio de los cambios sociales del presente donde aparecen ponderados los derechos de incidencia colectiva, que hace décadas atrás, en tiempos de sanción del Código Aeronáutico Argentino (Ley 17285/67) no encontraban la recepción del presente (Lorenzetti, 2014; Cafferatta, 2014), y con jerarquía constitucional conf. Art. 41 de la Constitución Nacional y leyes nacionales de última generación. ¿Podría pensarse al derecho aeronáutico en *términos de integración más que en términos de especificidad*?

No es una mera pregunta didáctica, sino que genera la necesidad de un análisis crítico del marco jurídico de cara a la comprensión de la rama y la aplicación de casos judiciales y que puede generar exclusiones de normas jurídicas que consagran derechos de última generación, con cambio de perspectiva paradigmática (Lorenzetti, 2014; Caferatta, 2014).

³ Videla Escalada se expresa por la “negación de la politicidad” como un carácter del derecho aeronáutico ya que considera que no lo hace distintivo por ser común a todo el derecho (2000:21), y en ese sentido “la relación entre la política y el derecho aparece en todo el orden jurídico (2000:22).

Caracteres y realidades en-relación constante y necesaria en el marco del proceso de enseñanza y aprendizaje

En la relación entre integralidad, autonomía y especialidad atravesada por la pandemia de COVID 19 surge la necesidad de cuestionar afirmaciones sostenidas con carácter previo frente a realidades del presente, que imponen su revisión.

Ejemplo de lo que venimos manifestando, acaece con la especialidad de dos ramas del derecho: el derecho aeronáutico y el derecho consumeril, las que a su vez, contextualizadas por la pandemia dan de su necesaria consideración de lxs pasajers como usuarios de los servicios de transporte aéreo (Casserotto Miranda, 2019).

La pandemia provocó que la especialidad de la asignatura sea cuestionada por lxs estudiantes, quienes al acercarse, conocer, profundizar, en el material bibliográfico propuesto, en los casos jurisprudenciales, en las noticias de actualidad que podían identificar como propios de la rama derecho aeronáutico, y frente a la paralización de la industria y sus consecuentes daños, sea estudiada de manera crítica. De allí las primeras percepciones sobre que la rama no podría otorgar una solución integral o global a las problemáticas complejas de lxs sujetos que interactúan en las relaciones del transporte aéreo (Bellanque, Lanfranco, Raimondi, 2020).

En tal sentido percibimos que lxs estudiantes pasaron de ser meros espectadores de la asignatura, a ser actores de la misma, por revestir “potencialmente” la calidad de pasajers perjudicadx o dañadx durante la pandemia, lo que hizo que se ponga en crisis la especialidad (en términos de hermetismo o de soluciones específicas separadas de otro tipo de consideración proveniente de fuera de la propia rama) del Derecho Aeronáutico.

Según hemos observado durante el año 2020, en el marco de la primera experiencia de virtualidad obligada en el proceso de enseñanza y aprendizaje de la carrera de abogacía de la FCJyS-UNLP, las restricciones de vuelos producto de la pandemia global por la enfermedad del Covid-19 (Res. Nro. 143/20 y 144/20 de la Administración Nacional de Aviación Civil -ANAC),

despertaron gran interés entre lxs estudiantes de la asignatura: “la cancelación y reprogramación masiva de vuelos acontecidos en dichos meses, y el alcance del reclamo que podía derivar de ellos, llevaron a re-pensar y rediseñar las clases cuatrimestrales de la asignatura, ya que la misma no podía escapar a la realidad mundial y al interés general que estos sucesos estaban despertando” (Bellanque, Raimondi y Lanfranco, 2020:77).

Frente a estas observaciones reiteradas, en los distintos cursos de la asignatura bajo modalidad virtual (los que llevan 4 ediciones hasta el presente)⁴: ¿Podríamos pensar en habilitar la *empatía como metodología de trabajo* en la formación de abogadxs, en la práctica jurídica?

Esa especialidad también se ve interpelada por lxs docentes de la asignatura, quienes al momento de querer justificar la autonomía legislativa de la misma, se encuentran a veces con la contradicción entre la hiper especificidad de una rama jurídica o la invitación a pensar el derecho como un todo.

En la práctica jurídica y en el proceso educativo se plantea el desafío de volver a recuperar el valor de la integración, de la visión holística del derecho (Pigretti, 2014) que algunas de las nuevas ramas o dimensiones del campo jurídico (Bourdieu, 2000) nos propone, como por ejemplo el derecho consumeril, el ambiental, social, el género, por mencionar algunas.

Colisión del Derecho Aeronáutico con el derecho consumeril. Cuando la especialidad afecta derechos garantidos por otra rama del derecho

No sólo esto sucede en el ámbito académico, sino que producto también del Covid-19, se intentaron reglamentar situaciones de hecho a los fines de brindar un marco de seguridad a lxs pasajerxs frente a las cancelaciones y reprogramaciones de sus vuelos.

En dicho entendimiento, el 5 de octubre del 2020 se publicó en el Boletín Oficial la Resolución de la Secretaría de Comercio Interior N°424/2020, mediante la cual se procedió a establecer que los proveedores que comercialicen bienes y servicios a través de páginas o aplicaciones web deberían tener publicado el link denominado “BOTÓN DE ARREPENTIMIENTO”, por el cual lxs

⁴ Ambas autoras son a su vez docentes con comisiones a cargo, en la asignatura Derecho de la Navegación Cátedra II (FCJyS-UNLP) cuya titular es la Prof. Rita Catalina Cordera.

consumidorxs pueden solicitar la revocación de la aceptación del producto comprado o del servicio contratado.

La misma resolución establecía un plazo de sesenta (60) días, para que los proveedores de servicios actualizaran sus sitios web y cumplieran con la normativa.

Algunas empresas de transporte aéreo, hicieron lo propio, y procedieron a colocar dentro de su sitio web el botón de arrepentimiento conforme la normativa referenciada, hasta que la autoridad aeronáutica (ANAC), con fecha 10 de diciembre del 2020 emitió la Resolución N°329, por la cual fijó su opinión respecto del derecho de revocación, decidiendo la no aplicación del mismo, basándose para ello en la especificidad del derecho aeronáutico.

Para arribar a dicha conclusión, dentro de sus considerandos, referenció el carácter internacional del derecho aeronáutico, la especificidad de las condiciones del contrato de transporte y la normativa específica (Resolución N°1532/98), y en consecuencia la no aplicación del derecho de consumo.

Asimismo, remarcó las particularidades de la actividad aerocomercial y las consecuencias negativas para las empresas de aprobar el botón de arrepentimiento, en función de acuerdos de servicios aéreos sobre fijación de tarifas suscriptos por la Argentina. En el mismo sentido, la autoridad aeronáutica equiparó el botón de arrepentimiento al derecho de reintegro que poseen lxs pasajers conforme la normativa específica (art. 13 de la Res. 1532/98), siendo que en la práctica dicho instituto no opera de la misma manera que el derecho de revocación instaurado por el derecho del consumo. Tanto así, que instó a las empresas de transporte aéreo a establecer algún procedimiento similar al botón de arrepentimiento dentro de sus sitios web.

De lo referenciado, surge lo contradictorio del fundamento de la ANAC, en tanto requiere que las empresas instauren una solución similar a la ofrecida a consumidores de otros servicios, cuando según la propia autoridad aeronáutica, lxs pasajers ya tendrían derecho de reintegro.

La especificidad de la actividad y sus caracteres distintivos que la propia autoridad aeronáutica referencia y reconoce, en ningún momento cuestiona la

problemática en la que se encuentra cada pasajero frente a un incumplimiento contractual.

Surge entonces, que los pasajeros no pueden ser equiparados a consumidores o usuarios en los términos de la Ley 24.240, producto de la reglamentación específica de la materia aeronáutica.

Entonces, en una rama donde el dinamismo también forma parte de su esencia, y se adapta a las situaciones de hechos que van sobreviniendo: ¿Cuáles son los fundamentos de peso que sostienen la no integración del derecho que regula el transporte aéreo y el derecho del consumo?

Más aún cuando al estudiar la Resolución N°1532/98 se observa que, se le reconocen a los pasajeros derechos que son basales dentro del derecho del consumo, como el deber de información (Art. 4 Res. 1532/98).

¿Es acaso la Resolución N°1532/98 el marco normativo supletorio del derecho del consumo para el pasajero aéreo?

De las sentencias judiciales

La situación referenciada en el apartado anterior, también acontece al momento de interponer una demanda y al sentenciar.

Ello, en tanto según el tipo de incumplimiento contractual que se trate, podremos reclamarlo bajo la normativa del derecho del consumo o bajo la normativa específica del derecho aeronáutico; y según quien sentencie, puede llegar a apartarse de la especificidad del derecho aeronáutico y reconocer a los pasajeros como consumidores, en tanto ser parte de una relación de consumo.⁵ En dicho sentido, no es lo mismo reclamar la pérdida de un equipaje, que la acreditación de millas o la devolución de un tramo no volado o bien, una lesión o un accidente⁶.

De este modo el pasajero queda inmerso en un mundo desconocido, no logrando comprender algo que a simple vista debería de ser más sencillo.

⁵ Fallo *Sequeira Wolf, Germán Ariel c/ United Airlines Inc. s/ sumarísimo*, 27 de Agosto de 2018 CÁMARA NAC. DE APELACIONES EN LO CIVIL COMERCIAL FEDERAL, SALA II. Fallo *PROCONSUMER Y OTRO C/LAN ARGENTINA SA S/SUMARISIMO*, 19 de octubre de 2012, Causa N° 7200/2009.-

⁶ Fallo *M. G. M. c/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. s/PERDIDA/DAÑO DE EQUIPAJE*, 18 de Mayo de 2020, CÁMARA NAC. DE APELACIONES EN LO CIVIL COMERCIAL FEDERAL, SALA I

Algunas ideas finales

La necesidad de integrar soluciones provenientes de ambas ramas del derecho, es imperante, dado que de ése modo se brindaría seguridad jurídica no sólo a lxs pasajers sino a los jueces al momento de sentenciar.

En dicho sentido, ¿Podremos seguir sosteniendo en las sentencias que existe una “doctrina universalmente admitida”⁷, dando cuenta de lo inamovible o hermético del derecho aeronáutico? o ¿serán las sentencias las que comenzarán a otorgarle dinamismo al aceptar el carácter de consumidores de lxs pasajers?

Surgen nuevos interrogantes que quedan por contestar, no existiendo al día de hoy un criterio único respecto de los planteos judiciales, tanto así que las diferentes Salas de las Cámaras de Apelaciones fallan de manera diversa, evidenciando la colisión existente entre dos ramas del derecho específicas y su aplicación.

Si dentro del análisis realizado en función de los caracteres del derecho aeronáutico contamos con la posibilidad de pensar en términos de integralidad y unicidad, podríamos pensar en superar la confrontación de especificidades transitando hacia una integración.

Dentro del escenario referenciado nos encontramos docentes y estudiantes, interpelándonos sobre esta rama del derecho, *en términos de autosuficiencia*. Sin pretender la pérdida de su especificidad y autonomía, sino por el contrario su fortalecimiento como rama, se comprende la necesidad de un análisis integrador, compuesto de las diversas relaciones, que nos permita pensar soluciones superadoras.

Referencias bibliográficas

Bourdieu Pierre y Teubner Gunther (2000) *La fuerza del derecho*, Ediciones UNIANDES, Bogotá.

⁷ En tal sentido véase el editorial de CONTAGRO “Fallo Muñoz: aplicación de normas aeronáuticas vs. normas de consumo” recuperado de: <https://www.contagro.com/informacion-de-fallo-munoz-aplicacion-de-normas-aeronauticas-vs.-normas-de-consumo-84257> (5/11/2020).

- Cafferatta Néstor (2014) "Derecho ambiental en el Código Civil y Comercial de 2014" en Suplemento Especial Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación 2014, La Ley.
- Caserotto Miranda Cintia (2019) El pasajero ¿es un consumidor? En *Revista de Derecho privado de la Universidad Blas Pascal* n° 6 [https://issuu.com/ubpascal/docs/ubp - revista derecho privado 6](https://issuu.com/ubpascal/docs/ubp_-_revista_derecho_privado_6)
- Dellanque María Belén, Raimondi María Florencia, Lanfranco Vazquez Marina Laura (2021) "Derechos de lxs usuarixs en el transporte aéreo. Reconfiguraciones pandémicas de un problema antiguo en la investigación y educación jurídica" en Orlor José (ed.) *Enseñar Derecho en tiempos de pandemia: debates y reflexiones docentes en la virtualidad emergente*, FCJyS-UNLP, La Plata.
- Giménez Amaya, José Manuel (2012) La fragmentación y "compartimentalización" del saber según Alasdair MacIntyre, en Pérez de Laborda (ed.), *Sapienza e libertà. Studi in onore del Prof. Lluís Clavell*. Roma: EDUSC; 2012, pp. 193-202.
- Lorenzetti Ricardo (2014) *Código Civil y Comercial de la Nación comentado* Tomo I, Rubinzal Culzoni editores, Buenos Aires.
- Morin Edgar (1990) *Introducción al pensamiento complejo* Editorial Gedisa, Barcelona
- Pigretti Eduardo (2014) *Ambiente y sociedad. El bien común planetario*, Editorial Antígona.
- Videla Escalada, Federico (2000) *Manual de Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires: Zavalía, Buenos Aires.