

GUILLERMO EDUARDO BARRERA BUTELER

Director

EL DERECHO ARGENTINO FRENTE A LA PANDEMIA Y POST-PANDEMIA COVID-19

TOMO III

*Colección de Estudios Críticos
de la Facultad de Derecho
de la Universidad Nacional de Córdoba*

COORDINADORES:
MAXIMILIANO RAIJMAN
RICARDO DANIEL EREZIÁN

Córdoba
2020

INDICE GENERAL

TOMO III

DERECHO DE LOS RECURSOS NATURALES Y AMBIENTAL

El Derecho Ambiental frente a la pandemia y post pandemia COVID-19 algunas perspectivas

Aldo Novak21

Sustentabilidad y extractivismo: análisis crítico en contexto de pandemia

Darío Ávila, María Laura Foradori y Soledad Graupera25

II. Género y ambiente: su inclusión en la agenda pública a partir del COVID-19

Coordinadora: Graciela Tronca

María Cecilia Tello Roldán, María Eugenia Villalba y

Candela González45

DERECHO DE LA NAVEGACIÓN, TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Derecho Aduanero. Derecho del turismo

Giselle Javurek

*Profesores: M. Soledad Pesqueira Nozikovsky, Ernesto Frontera
Villamil, Juan Marcelo Cinalli y Hugo Rivarola*

*Adscriptos: Nelly Baigorria, Diego Cevallos, Victoria Ferronato,
Maricel Freijo, M. Victoria Giubergia, Paula González Boarini,*

<i>Guadalupe Hidalgo, Ignacio Latini Marramá, Iván Luna, Noelia I Mana, Dante Ariel Nuñez, Lucía Olivier y Erika Saimandi</i>	69
---	----

DERECHO PROCESAL

La justicia y el proceso judicial frente a la pandemia y post pandemia COVID-19

<i>Rosa A. Avila Paz de Robledo</i> Profesores: <i>Mario R. Lescano, Mariano G. Lescano, Mariela Roldán, Carolina Vallania, Roxana Garay, y Santiago Molina Sandoval</i>	125
---	-----

La Justicia y las personas en condiciones de vulnerabilidad frente a la Pandemia y Post Pandemia COVID-19

<i>Rosa A. Avila Paz de Robledo</i> <i>Federico M. Arce, Víctor Luna Cáceres, Horacio L. Cabanillas, Miriam Mabel Marchetti, Daniela Moyano Escalera, Eric A. Opl</i>	189
--	-----

Acceso a la justicia en el COVID-19. Caso fortuito y la reforma procesal

<i>Cristina González de la Vega</i>	259
---	-----

Nuevas tecnologías en la justicia civil de Córdoba en tiempos de pandemia COVID-19

<i>Leonardo González Zamar</i>	269
--------------------------------------	-----

El proceso judicial en la época de la pandemia COVID-19. El Ministerio Público Fiscal en la oralidad

<i>Silvia Elena Rodríguez y Ariel Ksen</i>	279
--	-----

Garantías judiciales en el COVID-19 desde la perspectiva del Sistema Interamericano de Derechos Humanos y del sistema jurídico argentino

<i>Diego Robledo</i>	287
----------------------------	-----

La protección de datos personales en la nueva normalidad: salud pública y vigilancia digital

María Cecilia Tello Roldan.....297

La emergencia sanitaria COVID-19 y la tecnología en los procesos de familia en la provincia de Córdoba

Mariela Denise Antun y Sonia Elizabeth Cabral.....309

Justicia y pandemia: medidas implementadas en la justicia federal y provincial en el marco del COVID-19

*Adriana De Cicco, Ramón Agustín Ferrer Guillamondegui,
Natalia Luna Jabase y Mauricio Zambiazzo*317

La pandemia c 19 y el proceso judicial en Córdoba. Algunas reflexiones y las audiencias en el proceso penal.

Emilio Albarenga y Rodolfo Gaspar Lingua Rostagno.....331

TEORÍAS DEL CONFLICTO Y DE LA DECISIÓN.
MÉTODOS DERESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

Pensando con Morin en tiempos de incertidumbre. La noción de sujeto y la organización de los conocimientos.

Elena Garcia Cima de Esteve y Noemi G. Tamashiro de Higa.....367

El derecho argentino frente a la pandemia: los aportes desde la teoría del conflicto y los rad.

Daniel Gay Barbosa393

Estragos vs. orden jurídico: consenso superador para la protección de los derechos.

María Cristina Di Pietro.....397

El aislamiento y la resolución de conflictos. Raúl Álvarez

Sergio Cattaneo.....411

El rol de mediador. Del amor en los tiempos del coronavirus	
<i>Carla Saad y Leonardo Colazo</i>	425

DERECHO POLITICO

Pandemia. Decretos de necesidad y urgencia y constitución	
<i>Jorge Edmundo Barbará</i>	437
La reformulación estatal en un escenario de globalización y pandemia	
<i>Carlos Juárez Centeno</i>	453

ECONOMIA

Resolución de la CIDH 1/2020 “pandemia y derechos humanos en las Américas”. Una aproximación integral al documento emitido por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de la OEA	
<i>Daniel Gattás</i>	487

EDUCACION Y PANDEMIA

Educación y pandemia. Introducción	
<i>Graciela Ríos</i>	509
La política y el derecho educacional argentinos en tiempos de pandemia	
<i>Claudia Giacobbe y María Florencia Blanco Pighi</i>	513
“Educar” en pandemia el acceso a la educación digital vs la desigualdad en tiempos de pandemia	
<i>Noelia Nieva, Rosa Carnero, Florencia Pereyra y Lucas Cajeano</i>	531

Digitalización e igualdad educativa. ¿un equilibrio inestable? Un análisis de los espacios virtuales, las TIC y su necesidad en la educación básica a partir de la experiencia de emergencia sanitaria y confinamiento social

Matías Parmigiani y Paula Gastaldi 557

ETICA Y DERECHO

La pandemia como remedio de la política

Hugo Omar Seleme 583

SOCIOLOGIA JURIDICA

Pandemia COVID-19. Biopolítica y estado de excepción

Martha Díaz de Landa 599

**DERECHO ADUANERO.
DERECHO DEL TURISMO**

GISELLE JAVUREK ¹

PROFESORES

PESQUEIRA NOZIKOVSKY, M. SOLEDAD

FRONTERA VILLAMIL, ERNESTO

CINALLI, JUAN MARCELO

RIVAROLA, HUGO

ADSCRIPTOS:

BAIGORRIA, NELLY

CEVALLOS, DIEGO

FERRONATO, VICTORIA

FREIJO, MARICEL

GIUBERGIA, M. VICTORIA

GONZÁLEZ BOARINI, PAULA

HIDALGO, GUADALUPE

LATINI MARRAMÁ, IGNACIO

LUNA, IVÁN

MANA, NOELIA I.

NUÑEZ, DANTE ARIEL

OLIVIER, LUCÍA

SAIMANDI, ERIKA

¹ Doctora en Derecho y Ciencias Sociales. Profesora Titular de la Cátedra “C” de Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba.

Si alguien al día de la fecha –mayo de 2020- coloca la palabra “coronavirus” en los buscadores de Internet, aparecen en milésimas de segundos más de 2.600.000.000 de resultados... Ese número sin lugar a dudas irá creciendo durante mucho tiempo. Indefectiblemente caeremos en lugares comunes como “un antes y un después”, “una nueva normalidad”, “una realidad distinta”, sencillamente porque es nuestra situación actual, que nos sorprendió y que ansiamos de una buena vez hablar de ella en pasado. Pero el desafío es hoy, tratar de realizar aunque sea una primera aproximación de cómo se verá afectada la realidad, y dentro de ella, el Derecho, y ampliando un poco más el lente, el área disciplinar a la que nos dedicamos.

A pocos días de comenzada esta pesadilla, recibimos un mensaje de los tantos que circulan a diario por tantas vías de comunicación que la tecnología hoy nos permite, que se titulaba “No estamos en el mismo barco” e inmediatamente nos llamó la atención porque a esa frase la habíamos escuchado muchas veces aplicada a la pandemia, en cuanto a que el virus no discrimina y que ataca a todos por igual. El mensaje continuaba diciendo que estamos en la misma tempestad, pero no en el mismo barco, situación en las que algunos pueden (y van) a naufragar y otros no.

Esa misma imagen –nunca algo más apropiado para nuestra disciplina- la podemos aplicar a los distintos efectos que el coronavirus provocará en las distintas ramas del Derecho. En nuestro caso, Derecho de la navegación marítima, aérea, más las dos materias opcionales que dependen de esta cátedra, Derecho Aduanero y del Turismo, las consecuencias de la pandemia atacan y atacarán con inexorable contundencia.

De hecho, las primeras medidas que toman los Estados es cerrar sus fronteras para evitar el contagio. En el caso de Italia en particular, se asegura que por no contar con la información adecuada, se siguió permitiendo el ingreso de turistas chinos convirtiéndose en la puerta de entrada a la enfermedad que provocó miles de muertes, y lamentablemente lo sigue haciendo. A su vez, se prevé que el turismo será una de las últimas actividades en restablecerse y con protocolos y modalidades que desde ya nos hace reflexionar sobre su rentabilidad.

Tal como se podrá observar en los cuatro aspectos que abordamos en este aporte: actividad marítima, aeronáutica, aduanera y turismo, la realidad que se avizora es de una gravedad pavorosa. Se impone así preguntarnos si el plexo normativo con el que contamos es capaz de solucionar los conflictos suscitados y los que vendrán por los incumplimientos contractuales ocasionados. ¿Será hora de echar mano de otras institucio-

nes jurídicas que faciliten los caminos para arribar a alguna solución que se aparten de la ley tal como la conocemos hoy?, en otras palabras, ¿la COVID-19 deja entreabierta una puerta hacia una especie de “derecho de emergencia excepcionalísimo” de las soluciones jurídicas, que en condiciones normales, consideraríamos justas?

Cayendo en los “lugares comunes” que nos referíamos al comienzo, siempre se habla del 11 S como “un antes y un después en la actividad aeronáutica”. Lo que hoy se enfrenta es varias veces superior a ese desgraciado evento. En este sentido, hoy sabemos que las implicancias sanitarias y económicas de la COVID-19 tienen escala multisectorial y mundial, generando una incertidumbre inédita y de una magnitud tal que los medios no dejan de recordarnos con constantes especulaciones sobre el momento del hallazgo de una vacuna, un remedio o, al menos, un paliativo. En lo económico, el panorama es desolador; economistas prestigiosos describen una implosión económica, donde para comenzar estiman que el PIB mundial experimentará una merma del 25 %.² Evidentemente, estamos frente a un “cisne negro” de mayor envergadura, generalizado y de consecuencias altamente impredecibles. Las respuestas sociales y, entre ellas las jurídicas, deben estar a la altura del desafío.

I. Introducción

Como ya se expresara, casi todas las aristas que toca nuestra disciplina han sido afectadas por la aparición de esta nueva enfermedad que ha trastocado el estilo de vida en el mundo entero.

Incertidumbre generalizada, paralización completa de actividades, pérdidas, reprogramaciones inciertas, suspensiones y despidos están a la orden del día desde principios de este particular año 2020.

Este nuevo virus se ha extendido a lo largo y a lo ancho de todo el planeta. Ninguna actividad, industria, Estado, ha quedado al margen de la cadena de infección. En consecuencia, los Jefes de Estado han ido adoptando medidas para evitar que la población contraiga dicha patología.

En resumen, ante la situación excepcional generada por la irrupción de la COVID-19, la posterior declaración de pandemia que realizara la OMS en fecha 11/03/2020 y las normativas de crisis dictadas por la mayoría de

² “Ricardo Arriazu analiza la implosión económica del coronavirus, con efectos inminentes” https://youtube/Ge8_80Ap27g.

los Estados para contener la situación, el abordaje jurídico adquiere carácter extraordinario.

Ya en condiciones normales la intermediación que realiza el agente de viajes entre los prestadores de servicios turísticos y consumidores es un tópico complejo.

Es por ello, que el lector se encontrará con una solución de justicia contributiva cuya argumentación conjuga normas, principios y valores jurídicos. Su razonabilidad viene dada por el equilibrio que revela y dispensa, tanto a los operadores turísticos, agencias de viajes y consumidores. El término “cooperación” emerge como decisorio en orden a allanar la dificultad, el caos.

Si hablamos de cómo se está viendo afectado el turismo por esta situación no podemos dejar de describir la de la industria de los cruceros, otra gran afectada por esta pandemia.

A mediados de diciembre del año 2019 nadie se imaginaría que este virus con origen en China iba a descalabrar de tal forma las previsiones de una industria que venía de crecimiento en crecimiento y que de golpe vio primero restringida su actividad, con lo que ello implica para pasajeros y trabajadores, para luego llegar a una paralización completa, sin posibilidad a corto plazo de reactivación y causando pérdidas millonarias a compañías de cruceros en todo el mundo. Las cancelaciones, cuarentenas y restricciones al movimiento de buques y de pasajeros tienen en jaque al sector, que ve caer las acciones de sus empresas y temblar las previsiones para este año 2020.

El transporte aéreo es uno de los sectores más castigados por la pandemia, situación que puso en crisis casi terminal a las aerolíneas de todo el mundo. Resultan asombrosas las sumas de dinero que algunos Estados han decidido desembolsar en orden a su rescate económico y financiero.

En este delicado contexto, se propone realizar un análisis doméstico de la vinculación entre el contrato de transporte aéreo y el Derecho del Consumidor.

Se confrontan algunas de las disposiciones dictadas por el Estado argentino y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en orden a paliar las consecuencias de esta crisis, con las necesidades de las aerolíneas que han sido recogidas y planteadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA).

Se informará sobre cuáles son las medidas que propone la industria de la aviación para la reanudación de las operaciones aéreas. Se trata de protocolos de seguridad sanitaria y operacional fruto del esfuerzo conjunto, principalmente, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Mundial de la Salud (OMS), y las aerolíneas.

Es inevitable referirnos a la situación laboral del personal que se desempeña en el ámbito marítimo como así también en el aeronáutico, áreas íntimamente relacionadas y con un particularismo que las diferencia de cualquier empleo común, siendo el ambiente en el que la navegación se desenvuelve distinto al de cualquier otra actividad del ser humano.

Estos trabajadores y trabajadoras son los primeros afectados y grandes protagonistas con su ardua tarea en esta situación de excepción que vivimos desde hace poco más de medio año. La declaración de su esencialidad se vislumbra necesaria y urgente en estos tiempos.

A raíz de las restricciones impuestas por la pandemia de la COVID - 19, casi 100.000 marinos se vieron confinados en buques sin pasaje, y en algunas ocasiones sin recibir el pago de su salario, debido al vencimiento de los contratos de ajuste estando a bordo. Otros tantos perdieron la posibilidad de embarcarse viendo esfumarse de esta manera su fuente de trabajo y sin ver por ahora una salida a corto plazo. Como consecuencia de estos obstáculos se hicieron muy dificultosos también los cambios de tripulación y la repatriación segura de la gente de mar.

Claramente se necesita de las acciones que puedan llegar a tomar los Organismos Internacionales como así también el sector empresario y los sindicatos para la protección y seguridad de los trabajadores y trabajadoras de esta industria que en muchos casos no reciben los beneficios y los derechos previsionales que les corresponden, como así también la provisión de insumos y elementos de protección para hacer frente a la posibilidad de contagio de este nuevo virus que tiene en vilo a las tripulaciones de todo el mundo.

Siguiendo con el análisis de la cuestión laboral, nos abocaremos al personal aeronáutico, aquellos trabajadores que cumplen su labor a bordo de una aeronave, como aquellos que se desempeñan auxiliando desde tierra, actores fundamentales en esta actividad.

No es novedad que el personal afectado a todas las profesiones han visto modificadas sus condiciones laborales en alguna medida. El ámbito aeronáutico no escapa de ello, y se ve especialmente afectada dada la esencialidad de la prestación de este servicio, que al igual que en el sector

sanitario se presentan como indispensables para el manejo de la pandemia. Desde vuelos humanitarios, de repatriación a evacuaciones médicas, traslado de medicamentos, alimentos, insumos, la actividad aérea, al menos en este aspecto no puede detenerse. Para que esto no suceda justamente son los trabajadores los que deben ser preservados en primer lugar, estas personas que se encuentran en la primera línea de fuego. Desde cuarentenas voluntarias, suspensiones, vencimientos de licencias y certificaciones, hasta despidos, están al orden del día, la actividad gremial toma aquí protagonismo, todo en aras a superar esta contingencia con los menores costos posibles.

Se ha producido, a nivel nacional e internacional numerosa normativa que va cubriendo las distintas necesidades del sector y dando solución a las cuestiones que van surgiendo en esta lucha que día por día estamos atravesando. Son los trabajadores y trabajadoras las que harán que la industria pueda ser una pieza más que coadyuve a la recuperación y reconstrucción de la economía a la que todo el mundo se enfrentará superada la pandemia.

Debido a las implicancias sanitarias y económicas de la situación actual, el servicio aduanero se torna esencial para ciertas importaciones de insumos críticos, y para producir dólares genuinos por vía de exportaciones.

La propuesta en este punto tiene dos ejes centrales: uno, la readecuación normativa y práctica del servicio aduanero a la normativa de crisis creada por la República Argentina, y otro, la proyección del impacto económico en el plano internacional y local.

II. Responsabilidad de las agencias de viajes ante la pandemia

Nos proponemos analizar la incidencia de la enfermedad que nos afecta y la situación de las agencias de viajes y los viajeros, con respecto a la extinción del contrato por tornarse imposible el cumplimiento por el hecho ajeno a la voluntad de las partes.

Nuestro análisis comprende la relación contractual que se presenta en la gran mayoría de los viajes combinados, entre el viajero y los prestadores de servicios turísticos a través de una empresa de viajes que lo organiza y que no tiene representación del prestador. Determinar esta relación jurídica nos servirá para lograr establecer los derechos y obligaciones entre las partes intervinientes.

Estamos atravesando una situación inédita en la humanidad, por las características e implicancias que tiene en el mundo entero y cuyas consecuencias aún desconocemos.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha informado que el coronavirus causante de la COVID-19 ya puede definirse como una “pandemia”. El director de la OMS para Emergencias Sanitarias, dijo que considerar el coronavirus una pandemia fue una decisión tomada tras largas horas de estudio con expertos dentro y fuera del organismo, y debe impulsar a tomar acciones más agresivas e intensas. La anterior pandemia declarada por la OMS tuvo lugar en 2009, por la gripe A, y es la primera vez que una epidemia causada por un coronavirus es considerada como tal. En nuestro país, el Ministerio de Salud Pública de la Nación ha elaborado un protocolo específico para el coronavirus. Asimismo, ha elaborado un documento con recomendaciones, consejos e información, para la implementación de medidas de prevención de la Covid -19, en aeropuertos, puertos y pasos fronterizos. Y no se trata de acciones estancas, sino que se encuentran en constante cambio de acuerdo con la evolución de la pandemia que, precisamente, responden a las medidas “agresivas” que recomienda la OMS. Precisamente, en ese documento se indica que son “recomendaciones dinámicas”. Es decir, que las establecidas hasta la actualidad pueden variar.³

En tal sentido, la Organización Panamericana de la Salud ha señalado que las Américas deben prepararse para responder a casos importados, brotes y transmisión comunitaria de la COVID- 19. La Organización Mundial de Turismo ha formulado la “DECLARACIÓN DE LA OMT SOBRE EL BROTE DEL NUEVO CORONAVIRUS” en los siguientes términos: *“La responsabilidad del turismo: En momentos de crisis, el turismo ha sabido asumir su responsabilidad como parte integral de la sociedad y es consciente de que las personas y su bienestar han de ser su máxima prioridad. La cooperación del sector turístico será vital para detener la propagación del virus y limitar su incidencia en las personas y las comunidades. También los turistas, por su parte, tienen la responsabilidad de informarse antes de viajar para limitar el riesgo de transmisión, y deberían seguir las recomendaciones de la OMS y de las autoridades sanitarias de sus respectivos países. El turismo es vulnerable a los efectos de las emergencias de salud pública y ya está viéndose afectado por este brote. La OMT, como*

³ *Ibáñez Mariela y otros c/Falabella Viajes y Latam Airlines Group – Amparo*”. Juzgado Contencioso Administrativo Secretaría N° 1 de San Juan. Fecha 12/03/2020. Id SAIJ: FA20289001. www.saij.gob.ar.

*organismo especializado de las Naciones Unidas encargado del ámbito del turismo, seguirá dando su apoyo a la OMS, el principal organismo de las Naciones Unidas para la gestión de este brote, brindándole asesoramiento y orientaciones específicas en lo que al turismo se refiere.*⁴

Ante esta dramática situación, resulta viable analizar, qué podría suceder con las cancelaciones, reembolsos, resolución de contratos en el ámbito del complejo servicio turístico. Resulta un gran desafío jurídico, en esta situación en particular, buscar soluciones a los intereses de todos los involucrados en un servicio turístico, por decir, pasajeros, agencias de viajes, prestadores de servicios, líneas aéreas, hospedajes, servicios terrestres, entre otros.

Las diversas situaciones que se pudieran presentar, parecieran que en algún punto exceden ampliamente el repertorio jurídico, ya que buscar a través de uno o varios artículos del sistema normativo, a una situación tan singular que debiera contemplar el interés de las partes en su justa medida, resultaría insuficiente y que de alguna forma, llevaría a una injusticia en determinados casos o a insatisfacciones de acuerdo a sentires particulares.

Este escenario tan excepcional, la pandemia, seguramente producirá pérdidas o determinados daños en la relación de las partes intervinientes en el servicio turístico, en razón de la ruptura de la causalidad que responde a un hecho ajeno al interés y conveniencia de todos los involucrados. Para ser más claros, la cruda realidad nos indica que todos van a perder algo. Lo desafiante es lograr y determinar, a través no sólo de las normas jurídicas sino de valores axiológicos, el menor impacto negativo y más ajustado a lo que todos consideramos como justo.

Al respecto, la solución no puede buscarse únicamente en el sistema legal que contempla elementos de la fenomenología, finitos, sino en valores axiológicos de mayor nivel como la solidaridad y la equidad, que conjuntamente con el cuerpo normativo, deberán en su interpretación por el operador jurídico, llegar a lo más próximo de lo que sería, “una solución justa”.

Consideramos que si no se apela a estos valores superiores en la interpretación de las normas en el caso concreto, los perjuicios serán aún mayores y no mitigaran los problemas particulares ni sociales. Ejemplo de ello, serían la quiebra de las empresas de turismo, empresas aeronáuticas, la insolvencia, desvalorización del principio “pacta sunt servanda”...

⁴ Ibidem.

La pandemia, ya se considera una fuerza mayor, con elementos caracterizantes de la figura en el marco de una relación contractual. A más de ello, también es de destacar, que el Estado, y el Poder Ejecutivo en el uso de sus atribuciones constitucionales, art. 99 inc. 3 dictó decretos por razones de necesidad y urgencia como en el presente caso. Con el límite de carácter insuperable y bajo pena de nulidad absoluta e insanable, de emitir disposiciones de carácter legislativo.

Como es sabido, existe en nuestro ordenamiento jurídico la equivalencia de ambas denominaciones entre el “caso fortuito y la fuerza mayor”, a la que seguiremos en el presente trabajo con el nombre de “casus” comprendiendo ambos términos.

Como establece la mayoría de la doctrina, el *casus* debe contar con los siguientes presupuestos a saber: a) hecho ajeno al deudor (agencia de viajes) y no imputable al mismo, b) hecho sobreviniente al nacimiento de la obligación, c) actual, d) imprevisible, e) inevitable, f) que imposibilite el cumplimiento de la obligación.⁵ Analicemos brevemente si se presentan en la situación bajo análisis:

- a) **hecho ajeno al deudor:**, sin dudas que la obligación de la agencia de viajes en cuanto al cumplimiento de los servicios contratados, se haya impedida de su concreción por factores ajenos o exteriores a su propia actividad en compromiso. Tanto la pandemia en sí, como las decisiones emitidas por el Poder Ejecutivo en el ejercicio de sus funciones constitucionales, son externas a la actividad de la agencia de viajes, lo que produce, la no imputabilidad de la misma.
- b) **hecho sobreviniente al nacimiento de la obligación:** que se configura al desconocer las agencias de viajes la futura imposibilidad de la concreción de los servicios oportunamente contratados. Es decir, el hecho, es posterior y sin conocimiento de la misma.
- c) **hecho actual:** se concretiza en la incidencia existente y no meramente en una amenaza o imposibilidad eventual. Es real y sucede.
- d) **hecho imprevisible:** se configura en relación a la prudencia media de cualquier persona y de acuerdo a la interpretación judicial en cada caso, de la previsión del hecho y sus consecuencias. En relación a la presente situación de pandemia, sería una exigencia

⁵ TRIGO REPRESAS, Félix A. y LÓPEZ MESA, Marcelo J. *Tratado de la Responsabilidad Civil*. Tomo II, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 169.

exagerada pretender que la agencia de viajes haya podido prever tal circunstancia como sus consecuencias, y hechos de carácter insuperable.

- e) **hecho inevitable:** adquiere éste el carácter de fundamental, en razón de que aún lo previsible si es inevitable puede exonerar de responsabilidad⁶; y a la inversa, lo imprevisible deviene verdaderamente relevante, en la medida en que por serlo torna inevitable el acontecimiento que no se pudo prever.⁷ Lo irresistible e inevitable se enmarcarán en el juzgamiento de la conducta culpable o no, en este caso de la agencia de viajes de acuerdo a la situación en particular.
- f) **imposibilidad del cumplimiento de la obligación o prestación:** al respecto habría una imposibilidad *absoluta* ya que es general, para todo el mundo. También sería *total*, ya que no se concebiría el cumplimiento de una parte de la prestación. Al respecto, doctrinariamente al viaje combinado se lo ha equiparado en algunos aspectos por sus puntos de contacto en común, con la locación de obra. En relación al *tiempo*, es decir, si la imposibilidad es temporaria o no, dependerá de un conjunto de situaciones y circunstancias de carácter objetivo y subjetivo de la posibilidad cierta de realizar el viaje oportunamente contratado en un futuro. Por decir, decisiones gubernamentales, situaciones económicas y de mercado, expectativas y el interés del viajero de querer realizarlo en el tiempo.

En los servicios turísticos, existe conexidad contractual⁸, relaciones económicas y comerciales entre turistas usuarios, agencias de viajes, intermediarios, organizadores, líneas aéreas, servicios terrestres, hospedajes, entre muchos otros.

⁶ ALTERINI, Atilio Aníbal - AMEAL, Oscar José - LÓPEZ CABANA, Roberto M., *Derecho de obligaciones civiles y comerciales*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1995, pág. 358.

⁷ BUSTAMANTE ALSINA, Jorge, *Teoría General de la Responsabilidad Civil*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1972, pág. 317.

⁸ CCCN Art. 1073. Definición. Hay conexidad cuando dos o más contratos autónomos se hallan vinculados entre sí por una finalidad económica común previamente establecida, de modo que uno de ellos ha sido determinante del otro para el logro del resultado perseguido. Esta finalidad puede ser establecida por la ley, expresamente pactada, o derivada de la interpretación, conforme con lo que dispone el artículo 1074.

Es importante, a los fines de ir aclarando algunos aspectos desde la metodología a seguir, establecer las relaciones entre las partes intervinientes en los servicios turísticos de acuerdo al repertorio normativo y que nos servirá para comprender la naturaleza jurídica de los contratos en cuestión que rigen las prestaciones en el servicio del viaje y el régimen obligacional de las partes. Así, se podría establecer que cuando una agencia de viajes actúa como mera intermediaria (venta de servicios turísticos aislados), estaríamos frente a un mandato, como organizadora de viajes (en el caso y con los alcances delineados más arriba), cuya figura jurídica sería la de los contratos mixtos con la estipulación a favor de un tercero⁹, que comprende la unidad, yuxtaposición, organización, subordinación y un precio global.¹⁰ Asimismo existe un vínculo contractual del pasajero con la línea aérea mediante el billete de pasaje, también con el servicio de hospedaje, con el transporte terrestre y demás servicios turísticos.

Un problema acuciante que sufren las agencias de viajes, así actúen como intermediarias o como organizadoras, es la solicitud de cancelación y reembolso por parte del turista usuario ante la pandemia, a la que ya hemos caracterizado como *casus*. La responsabilidad de las agencias de viajes organizadoras, es objetiva, solidaria con obligación de resultado. Y a su vez, una de las causales de la eximición de responsabilidad en un sistema objetivo, es el caso fortuito o fuerza mayor.

Se podrían esgrimir diversas teorías jurídicas en base a la interpretación normativa establecida por la doctrina y la jurisprudencia basadas en el caso de fuerza mayor, teoría de la imprevisión, frustración de la finalidad del contrato, teoría del riesgo compartido, por mencionar algunos.

⁹ CCCN Art. 1027. Estipulación a favor de tercero. Si el contrato contiene una estipulación a favor de un tercero beneficiario, determinado o determinable, el promitente le confiere los derechos o facultades resultantes de lo que ha convenido con el estipulante. El estipulante puede revocar la estipulación mientras no reciba la aceptación del tercero beneficiario; pero no puede hacerlo sin la conformidad del promitente si éste tiene interés en que sea mantenida. El tercero aceptante obtiene directamente los derechos y las facultades resultantes de la estipulación a su favor. Las facultades del tercero beneficiario de aceptar la estipulación, y de prevalerse de ella luego de haberla aceptado, no se transmite a sus herederos, excepto que haya cláusula expresa que lo autorice. La estipulación es de interpretación restrictiva.

¹⁰ TALE, Camilo, *Contrato de Viaje, Tomo I*, Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 2005, pág. 208.

También se podrían blandir teorías definitorias en el uso del lenguaje ante un incumplimiento contractual, es decir, si hablamos de *rescisión* o si nos referimos a una *resolución* contractual.

La situación bajo análisis se centra en la imposibilidad de cumplimiento del viaje antes de su inicio por fuerza mayor como se expresara arriba.

De acuerdo a las reglas generales de la responsabilidad civil, el caso fortuito o de fuerza mayor, ajenas a la actividad que desarrolla la empresa, por lo cual un viaje no pueda realizarse, obran como eximentes de la responsabilidad de aquélla sin derecho a indemnización.

Más allá de la normativa legal vigente, nos parece oportuno seguir los lineamientos en su conceptualización de la Convención de Bruselas sobre Contratos de Viajes, de la cual Argentina fue parte desde 1972 por ley 19918 hasta que fue denunciada con fecha 16/12/08 B.O. 30/12/08 cesando sus efectos el 16/12/09, en razón de que nuestra doctrina y jurisprudencia ha utilizado sus conceptos para la solución de casos. La misma no contiene ninguna norma específica referida a la resolución del contrato por causa de fuerza mayor. Sin embargo correspondería atender lo expuesto en el art. 10 inc. 1 de dicha Convención.

En la gran mayoría de los casos ante la situación de la pandemia, se observa que el organizador de viajes, no pretende rescindir el contrato, sino postergar los viajes pactados.

En relación a la normas de Defensa del consumidor ley 24240 (modificada por Ley 26361) en el art. 10 bis, ante el incumplimiento de la obligación por parte del proveedor salvo por el “caso fortuito o fuerza mayor”, el consumidor podrá exigir el cumplimiento forzado de la obligación, aceptar otro producto o servicio equivalente, rescindir el contrato con derecho a restitución de lo pagado, más acciones por daños y perjuicios. Supuestos estos, que no se configurarían en el presente caso del incumplimiento de la agencia de viaje por los servicios contratado ante el *casus*.

Es oportuno también señalar, que en relación a la aplicabilidad de las normas del derecho del consumidor al presente análisis, se ha establecido que una ley posterior no deroga a la ley especial anterior¹¹. Es por ello que, si bien las normas referidas tienen idéntica jerarquía, las primeras regulan la actividad de los operadores turísticos en forma específica y la segunda, los contratos de consumo de manera genérica. De modo que la ley de De-

¹¹ Conf. en este sentido LLAMBÍAS, Jorge Joaquín, *Tratado de Derecho Civil – Parte General*. Abeledo Perrot. Buenos Aires 199 T° 1. Págs. 55/56.

fensa del Consumidor contiene reglas protectoras y correctoras que vienen a completar - no a sustituir - el ámbito de la protección del consumidor con carácter general, por cuanto la propia Ley 18829 de Agente de Viajes y su decreto reglamentario también protegen al cliente/usuario, aunque en forma específica.¹²

En nuestro Código Civil y Comercial los arts. 995 y 956 expresan que la imposibilidad de cumplimiento, cuando es sobrevenida, objetiva, absoluta y/o temporaria de la prestación, producida por caso fortuito o fuerza mayor, extingue la obligación y libera de responsabilidad. La consecuencia es que las obligaciones de las partes quedan extinguidas y deberá devolverse o restituirse lo que hubiesen recibido. Al respecto los arts. 390, 1080 y 1081 del CCCN tratan el tema.

Consecuentemente y teniendo en cuenta que el pasajero antes del inicio del viaje, puede solicitar la resolución del contrato, la agencia de viajes deberá restituir y reintegrar el dinero que hubiere percibido, para lo cual deberá realizar todas las gestiones pertinentes con los diversos prestadores de servicios. Sobre ese aspecto, habrá que analizar las políticas de cancelaciones de los diversos prestadores de servicios a los fines de los reembolsos correspondientes.

Cuando la agencia de viajes ha realizado gestiones de reserva, brindado información, atención al cliente, acciones preparatorias del viaje y demás, consideramos oportuno el reconocimiento a dicha labor y no establecer una postura restrictiva, simplemente, que ante la cancelación por el *casus*, asuma la agencia de viajes, el “riesgo empresarial”, en razón de que dicha situación perjudica tanto al viajero, por no poder realizar el viaje, como a la agencia de obtener la ganancia comercial por el servicio trunca-do. Al respecto el art. 21 del decreto 2182/72 establece: *Cuando se trate de desistimientos que afecten a servicios contratados en firme por la agencia, el reembolso de los mismos estará sujeto a las condiciones contractuales bajo las cuales presten sus servicios las empresas respectivas. En caso de que los reembolsos sean efectuados, las agencias tendrán derecho a deducir para sí, hasta un 10% de los mismos. Cuando se trate de reembolsos por servicios no utilizados y en el caso de no hacerse efectiva la devolución de inmediato, las agencias deberán cursar a las empresas prestatarias de servicios, dentro de los 5 días de recibido el reclamo, el pedido de con-*

¹² “Favale, Roque Daniel y otro c/Despegar.com.ar S.A. Ordinario”, CN Com. Sala A. 28/06/19;”. Publicado en: MJ-JU-M-121016-AR

firmación de los importes solicitados por el viajero. Deberán asimismo, reintegrar las sumas que correspondieran dentro de los 10 días siguientes al recibo de la liquidación respectiva. Lo señalado y en relación a lo expresado anteriormente en el art 9 de la Convención de Bruselas, consideramos que la agencia de viajes, podría tener derecho a una compensación por el trabajo realizado de acuerdo a los gastos de gestión debidamente acreditados, sin que la misma se considere una indemnización o penalidad.

Tampoco vemos la objeción que en tales supuestos, el pasajero en vez de solicitar el reembolso del precio, se le postergue en el tiempo el viaje con su consentimiento, para lo cual se deberá respetar los servicios, calidad y cantidad primigeniamente concertadas y cualquier diferencia, será a favor del mismo. Lo expuesto se puede materializar a través de una *nota de crédito por servicios*, de modo tal que quede debidamente informado el pasajero que no tendrá derecho al reembolso en dinero y que solo serán los servicios correspondientes. También resultaría viable, la posibilidad de la cesión del contrato a otra persona que quiera o pueda aprovechar las prestaciones con ciertas adecuaciones equilibradas entre las partes. El art. 22 del Decreto 2182/72 dice: *El derecho que confiare al cliente el contrato de servicios turísticos individuales o colectivos, unitarios o combinados, podrá ser cedido o transferido a otras personas, siempre que no se opongan a ello las prescripciones del transportista o del hotelero, y según las estipulaciones que esos efectos se establecerán con anticipación, con expresa referencia a los plazos de antelación en que dicha situación puede realizarse. Si la cesión o transferencia se opera en personas de diversas edades (mayores y menores), la agencia podrá establecer diferencias de precios. Lo mismo podrá hacer los clientes en el caso de que corresponda una devolución por saldo a su favor. En todos los casos de cesión o transferencia, la agencia de viajes tendrá derecho a solicitar un sobreprecio de hasta el 10%.*

Consideramos que no deberán modificarse los costos de los servicios oportunamente percibidos, pero y de acuerdo a la volatilidad económica de los servicios turísticos en el tiempo y que resultan imprevisibles e inciertos, podrá el pasajero en el caso de considerarlo oportuno, acudir a la teoría de la imprevisión (cláusula *rebus sic stantibus*) de acuerdo a lo estipulado en el art. 1091 del Código Civil y Comercial de la Nación.

Se ha sostenido que los contratos, por antonomasia, son un acto de prevención. Se los pacta como definitivos y se presume su irrevocabilidad, porque por encima del interés de los contratantes está la seguridad del tráfi-

co, la confianza recíproca, la palabra empeñada, el estímulo de una ventaja futura, que son el alma del contrato.¹³

Pero también en sentido contrario, si las dificultades que se oponen al cumplimiento de la obligación son muy graves, imponiendo al deudor sacrificios que excede de lo que razonablemente puede exigirse a un contratante, y que hasta podrían llegar a colocarlo al borde de la ruina económica, entonces el derecho no puede desentenderse de tales situaciones y debe intervenir para resolver la antinomia entre las dos opuestas exigencias: la de la certeza de las relaciones jurídicas y la de la justicia y equidad, procurando restablecer de la mejor manera posible la alterada equivalencia entre las prestaciones de las partes; siendo éste precisamente el objetivo perseguido por la “teoría de la imprevisión”.¹⁴

Finalmente, y más allá del análisis normativo realizado, consideramos que se deberá acudir al estudio de cada caso en particular, merituar principios y valores que de alguna forma contemplen la situación de todos los involucrados en los servicios turísticos, ya sean pasajeros consumidores y empresas, para arribar a una solución que si bien, no satisfaga los diversos intereses en su totalidad, sí promuevan criterios de justicia, equidad y solidaridad a toda la sociedad, para lograr un equilibrio y menguar de la forma más adecuada, la incidencia devastadora que tiene esta pandemia en la humanidad.

III. Impacto en la industria de los cruceros

El estudio de los cruceros posee, al menos, dos aspectos interesantes. El primero de ellos reside en el crecimiento exponencial que vivía la industria de cruceros previo a la pandemia. El segundo radica en que la temática de los cruceros es propia de un curso de Derecho de la Navegación o de una asignatura como Derecho del Turismo. Pocas Facultades de Derecho del país cuentan en sus currículas con alguna de las dos materias mencionadas, y, en caso de hacerlo, el tópico aquí abordado, no es analizado en profundidad.

¹³ RISOLIA, Marco Aurelio, *Soberanía y crisis del contrato en nuestra legislación civil*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1958, págs. 188 y ss., en TRIGO REPRESAS, Félix A. - LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo II*, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 186.

¹⁴ BORDA, Guillermo A., *Tratado de Derecho Civil, Obligaciones*, cit. T. 1, pp. 131, en TRIGO REPRESAS, Félix A. - LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil*, tomo II, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 186.

Cuando el turismo de cruceros es interrumpido

En el escenario de pandemia, el turismo de cruceros sufrió grandes embates. Encontramos casos en donde las personas ya habían contratado un crucero, pero éste no zarpó a causa de la cuarentena dispuesta en decenas de países. En otros supuestos, la travesía había comenzado pero fue interrumpida por la expansión de la enfermedad COVID-19.

Así, nuestro propósito es dar cuenta qué ha sucedido ante la interrupción del trayecto y qué proponen las empresas navieras ante el supuesto de suspensión del viaje. También, reflexionamos sobre la capacidad del ordenamiento jurídico para resolver los conflictos que emergen tras la influencia de la pandemia.

En este caso nuestras reflexiones las expondremos en tres breves acápite. En el primero de ellos, se pone de relieve la confrontación entre el puerto de refugio y el cuidado de la propia población. En segundo lugar, se aborda cómo se propone solucionar los supuestos en los que el viaje no inició. En tercero y último lugar, se presentan algunas consideraciones finales.

El escenario de las políticas del turismo de cruceros es extenso. Las compañías navieras han implementado un conjunto de protocolos, resoluciones y recaudos en pos de evitar contagios o reducir el margen de propagación del virus. Sin embargo, luego de algunas primeras medidas adoptadas por las compañías navieras, como la modificación de las rutas, llegó la detención de la actividad turística.

Si bien en algunos casos los cruceros no habían zarpado, es decir, no había comenzado la aventura marítima, en otros supuestos la extensión a gran escala de la enfermedad irrumpió “a mitad de camino”. En este segundo supuesto, los cruceros buscaron atracar y desembarcar en un puerto. Aquí, se pone de relieve un problema jurídico. Varios Estados ribereños optaron por blindar sus puertos, protegiendo su población y territorio por sobre el auxilio a la vidas humanas en peligro en un buque. En efecto, el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, establece que es una obligación del Estado ribereño ofrecer auxilio a un buque cuando se encuentra en peligro la vida humana. En este escenario, Fernández-Concheso¹⁵ menciona el caso del crucero *Grand Princess*, que con alrededor de 3500 personas a bordo, se le prohibió atracar y desembarcar en el puerto ubicado en San Francisco. Los pasajeros

¹⁵ FERNÁNDEZ-CONCHESO, Aurelio. Aproximación al efecto del COVID-19 en los contratos marítimos. Clyde & Co., 2020.

permanecieron encerrados una semana, hasta que el gobierno de Estados Unidos decidió que el desembarco se produzca en el puerto de Oakland.

Otra arista significativa para el análisis, que aquí simplemente mencionamos, refiere a los reclamos por lesión o muerte. Sin embargo, más allá de la posibilidad de reclamo, la pregunta que cabe realizarse es si el ordenamiento jurídico actual puede ofrecernos soluciones justas en el marco de estas circunstancias.

Cuando la actividad turística no inició

Este supuesto versa sobre las cancelaciones a raíz de la pandemia. Sin dudas que el detenimiento de la industria cruceril produce conflictos jurídicos entre las partes contratantes. Como un remedio, las compañías navieras han optado por la entrega de un *voucher* para realizar viajes, con una fecha de vencimiento y por el mismo monto abonado. Siguiendo a Fernández-Concheso en el trabajo citado, las empresas no formalizan reembolsos, sino que han adoptado la fórmula de otorgar créditos.

La pregunta que resuena aquí, es si es posible aplicar normativa de defensa del consumidor. Algunos autores como Pulido Begines¹⁶ ponen de manifiesto ciertas inquietudes sobre qué régimen legal aplicar. Se pregunta el autor español *¿package tour or transport?* Este jurista entiende que el Derecho de los Cruceros es un “acuerdo entre el Derecho Marítimo y el Derecho del Consumidor”.

No obstante, no encontramos normas jurídicas -nacionales o internacionales- que ordenan aplicar un régimen del consumidor. En algunos supuestos, antes de la pandemia, encontramos casos jurisprudenciales en los que se aplicó un régimen legal consumeril. En esa tónica, encontramos que la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la Nación dictó una sentencia en la cual se manda a que la parte demandada indemnice a la pasajera por daños ocasionados por picaduras de insectos existentes en la cama del camarote de un crucero. En esta sentencia, el tribunal aplicó la Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240 y sus modificatorias. El tribunal esgrime que esta normativa es aplicable porque entre actora y demandada se entabló una clara relación de consumo. Esta situación de

¹⁶ PULIDO BEGINES, Juan Luis. Cruise ships contracts: transport or package tour? *Diritto dei trasporti*, 2015, pp. 369-390.

“creatividad” de los magistrados se acentuaría en conflictos cuya causa generadora es la pandemia.

En este escenario, no consideramos que el Derecho actual tenga un *status* que permita adoptar soluciones jurídicas justas en este punto. El régimen del consumidor, frecuentemente, protege al consumidor; pero, en este supuesto excepcional, no consideramos que la totalidad de la carga deba recaer sobre la compañía, con lo cual predicamos soluciones donde la carga se imponga sobre ambas partes, con esfuerzos compartidos.

Otro problema concatenado que encontramos, reside en los reclamos de los pasajeros, que pueden ser por muerte o lesión. Sin embargo, no se explicitan las causas de dichos resultados. ¿Es esta pandemia una causa de reclamo legítima (siendo que afecta a ambas partes contratantes)?

Finalmente, consideramos que la pandemia significa un momento bisagra en las relaciones humanas. En esa clave, el Derecho como elemento regulador de las conductas humanas, merece ser re-pensado en aras a la creación de respuestas sorprendentes a hechos excepcionales, como lo es la COVID-19.

Asentado esto, replicamos el interrogante planteado ¿será hora de echar mano de otras instituciones jurídicas que faciliten los caminos para arribar a soluciones que se aparten de la ley tal como la conocemos hoy? Quizás, sea preciso ingresar al mundo de los principios, o el momento de construir otros dispositivos legales.

III. Transporte Aéreo en pandemia

La realidad mundial que nos encontramos atravesando, con relación a la pandemia por la COVID-19, ha generado que por primera vez en la historia de la humanidad se produzca el cese de muchas actividades comerciales, el cierre de fronteras y la suspensión de numerosos vuelos a nivel mundial. Todo ello ocasionó repercusiones negativas en el transporte aéreo de personas y en la economía mundial. La actividad de muchas empresas de transporte aerocomercial y operadores de turismo también se vieron gravemente afectados.

Se trata de una situación que excede a las dos partes del contrato de transporte aéreo. De allí, la gran expectativa de saber cómo se van a solucionar los graves problemas que surgen de la mentada crisis.

El contrato de transporte aéreo se encuentra regulado en nuestro país por el Convenio de Varsovia del 29, el Protocolo de la Haya del 55 modifi-

catorio de aquél, el Convenio de Montreal del 99 o bien por las normas correspondientes del Código Aeronáutico, según que se trate respectivamente de transportes internacionales o de transportes internos. Las condiciones de transporte de la “Asociación Internacional del Transporte Aéreo” (en adelante IATA) contribuyen asimismo, a determinar el régimen jurídico del contrato en lo que respecta a los derechos y obligaciones de las partes. En la doctrina nacional se encuentra muy discutida la figura del pasajero aeronáutico, con relación a cuál es la legislación que le resulta aplicable, pese a ser este la parte más débil de la relación negocial.

El artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor 24.240, modificada por ley 26.361, dispone que “para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley”. Esto significa que en las cuestiones relacionadas con el Transporte Aéreo que no constituyan el núcleo nodal de su objeto —trasladar personas o cosas de un lugar a otro por medio de aeronaves—, se aplica la LDC.¹⁷ Es decir, todas las vinculadas con la comercialización, la publicidad, igualdad tarifaria, overbooking, trato digno, entre otras.

Este criterio ha sido utilizado por varios tribunales nacionales, como argumento basal, para extender la aplicación de la LDC. Sin embargo, parte importante de la doctrina nacional aún sostiene la inaplicabilidad de la ley consumeril al transporte aéreo, atento considerar que el pasajero no es una parte débil del contrato porque es quien elige las tarifas del pasaje a su gusto, escogiendo también las condiciones del billete de pasaje que compra.¹⁸

Por tanto, *“la particularidad de la actividad aerocomercial sin duda justifica la aplicación de un régimen especial, pero en la actualidad el régimen específico del transporte aéreo es deficiente en torno a la protección de los usuarios, y la supletoriedad en la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor; consagrada en su art. 63, pone a los pasajeros aéreos en una posición desventajosa en comparación con cualquier otra categoría de usuarios, dado que sus derechos no se encuentran íntegramente ampa-*

¹⁷ BALIÁN, E. N. & BENEGAS, M. N. (2013). “Prescripción aeronáutica. Necesidad de adecuar el régimen de responsabilidad aeronáutica a la Ley de Defensa del Consumidor”. DDCCyE 2013 (octubre),pág.117.

¹⁸ FOLCHI, M. O. (2015), *Derecho Aeronáutico y Derecho del Consumidor*: (I. Editores, Ed.) Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico.

rados, a pesar del constante incremento de los reclamos en los términos de la Ley 24.240."¹⁹

En la actualidad, a raíz de la pandemia, se puso en jaque la posibilidad de las empresas aerocomerciales de cumplir con sus obligaciones.

A pesar o con motivo de ello, muchas líneas aéreas continuaron vendiendo boletos de pasaje y a muy bajo costo. Se obligan a trasladar personas de un lugar a otro, sin saber si van a poder cumplir con esa obligación. No obstante existir consumidores que compraron dichos boletos de pasaje en plena capacidad y conocimiento de la situación actual, el verdadero problema radica en aquellos pasajeros que compraron sus billetes con anterioridad a la pandemia, y que el contrato de transporte debía ejecutarse luego o durante el periodo de vigencia de los decretos de emergencia sanitaria.

Por todo lo expuesto, se vuelve imperativo para el operador jurídico encontrar una solución jurídica razonable. En este sentido, debemos prescindir de las soluciones tradicionales, sean que provengan del Código Civil y Comercial o de la LDC, porque agravaría, aún más, la situación. La respuesta jurídica debe surgir de una argumentación basada en los principios generales del derecho, principalmente, el principio de buena fe y de conservación del negocio jurídico.

Procedimientos de las compañías aéreas – Flexibilización de las condiciones generales

Ante el mencionado escenario mundial, las compañías aéreas fueron adecuando sus condiciones generales dependiendo de las situaciones que se presentaban en cada país que operan. Esto provocó que dichas condiciones no permanecieran inmóviles hasta el cierre definitivo de fronteras, situación que generó la cancelación de sus operatorias, hasta abril, mayo o inclusive junio según informaron algunas.

Con la sanción de la Resolución de ANAC 144/2020 del día 25 de abril del año en curso, dichas cancelaciones anunciadas por las compañías aéreas a inicios de esta situación debieron extenderse hasta el mes de septiembre.

¹⁹ HIDALGO G. & PESQUEIRA NOZIKOVSKY M. S. (2019). Derecho Aeronáutico vs. Derecho del Consumidor. Cuestión de Competencia. Jurisprudencia resonante de la provincia de Córdoba, Argentina. XLIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XII Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico. Palma de Mallorca, España, Difusión Jurídica. ISBN 978-84-17677-04-6.

Esto trae como consecuencia la imposibilidad de prestación de servicios a un sinnúmero de pasajeros que ya contaban con sus pasajes adquiridos, y alcanzó a la paralización total de los vuelos debido a tal realidad mundial.

La reanudación del tráfico aéreo internacional dependerá de las medidas que adopte cada Estado con respecto a la apertura de sus fronteras y protocolos requeridos para que dicha reanudación de vuelos sea posible. En el caso de Argentina mediante la nueva resolución de ANAC citada anteriormente, se establece que las Líneas Aéreas que operan servicios de transporte aéreo de pasajeros desde, hacia o dentro del territorio nacional podrán reprogramar sus operaciones regulares o solicitar autorizaciones para operaciones no regulares a partir del 1° de septiembre de 2020. En su artículo 2 autoriza a las Líneas Aéreas que operan servicios de transporte aéreo de pasajeros desde, hacia o dentro del territorio nacional a comercializar pasajes aéreos con fecha de inicio de operaciones a partir del 1° de septiembre de 2020. Aclara que la reprogramación de operaciones y las autorizaciones referidas en el artículo 1 estarán supeditadas al efectivo levantamiento de las restricciones impuestas al transporte aerocomercial y a las modalidades de operación que oportunamente se pudieren establecer en función de la salida ordenada de la emergencia generada por la COVID-19.²⁰

No obstante, los pasajeros cuentan con políticas de cambio para todos los vuelos afectados por cancelaciones que debieron efectuarse por los cierres de fronteras ante este estado de emergencia, que afecta a la casi totalidad del planeta. En su mayoría las compañías han establecido sus políticas por períodos de fechas, algunas abarcaba vuelos cancelados hasta el 31 de mayo del 2020 y otras, como ya lo dijimos, hasta junio 2020 inclusive. Todo este escenario era muy incierto – tanto para el pasajero como para las compañías aéreas- y hacía que semana tras semana haya pequeñas modificaciones en la flexibilización de los cambios de pasajes. Por tanto, seguirán surgiendo modificaciones y generará reiterados cambios de procedimientos de acuerdo a las circunstancias cambiantes de cada Estado donde operan.

Cabe resaltar que en todos los casos la gestión de cambios debe ser a través del mismo canal por el que fueron adquiridos los boletos, es decir que si la compra se realizó en canal directo de la compañía se gestiona a través de las sucursales, líneas de atención al cliente (call center) o en caso

²⁰ Resolución ANAC (25/04/2020). Autorización Transporte de Pasajeros, Buenos Aires, fecha de consulta: 26/04/2020, en <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228284/20200427>

que se usó un intermediario como agencias de viajes, portales de agencias on line, los cambios deben ser realizados por igual medio.

Analizando las políticas de las compañías que operan en el territorio argentino encontramos en líneas generales las siguientes opciones de readecuación del contrato de transporte: en lo que respecta al cambio de fecha el mismo se permite sin penalidad ni diferencia de tarifa siempre que se reserve en la misma clase de cabina del boleto original y respetando la temporalidad de la tarifa abonada, caso contrario, se deberá abonar la diferencia de tarifa correspondiente. En lo referido al cambio de ruta, esta opción es permitida sin cobro de penalidad por cambios, pero sí hubiese diferencia de tarifa generada por el nuevo destino deberá ser abonada. Para las nuevas fechas de vuelo se estableció en un primer momento que el viaje debía completarse antes del 31/12/20 y luego antes los cambios introducidos por la Resolución de ANAC para la reanudación de vuelos internacionales es que las compañías han flexibilizado aún más dicha fecha y el nuevo viaje debe completarse antes del 31/12/21. Cabe aclarar que esta disposición beneficia a todos los pasajeros que han comprado sus tickets en el año 2019, dado que la política general de validez de un ticket ante su no utilización es de un año contado a partir de la fecha de compra. Si bien las nuevas fechas pueden ser durante el 2021 debe observarse que en su mayoría las compañías aéreas han establecido como plazo máximo para remitir los tickets hasta el 31/08/20 o antes de cumplirse 1 año contado desde la fecha de emisión del boleto original.

Otra modalidad adoptada en el caso de aquellos pasajeros que aún no tengan una fecha decidida es el voucher que presenta las siguientes características: validez de dos años a partir de su fecha de emisión; puede utilizarse para viajes o servicios en vuelos operados únicamente por la compañía de manera completo o parcialmente. En este último caso el valor remanente puede canjearse en compras futuras, independientemente de su validez; permite ser transferido a terceros con la autorización del titular y por último una vez emitido, el bono no es reembolsable. Cabe resaltar que el voucher es emitido en USD convertido al cambio de la fecha de emisión original del ticket.

Con respecto a la política de reembolso no se ha flexibilizado y sigue vigente la cláusula que tenía la tarifa abonada. En consecuencia, los tickets cuya restricción es no reembolsable, sólo podrán optar por los cambios de fecha o remarcación, mientras aquellas tarifas que sí lo permiten se aplican los cargos de reembolso correspondiente exceptuando únicamente el ítem de NO SHOW en los casos que acontecieron hasta el 17 de abril. Luego de

esa fecha ya el reembolso debe ser efectuado de acuerdo a los procedimientos de la regulación vigente de la tarifa adquirida.

En el caso de los vuelos nacionales, la política adoptada²¹ sigue los lineamientos anteriormente descritos. Lo que cambia son los períodos de vuelos establecidos, en el caso de Aerolíneas Argentinas los pasajeros con o sin vuelos cancelados que deseen realizar un cambio, el mismo es sin cobro de penalidad ni diferencia de tarifa/millas para viajar regresando hasta el 30 de noviembre de 2020; sin cobro de penalidad, abonando diferencia de tarifa/millas si la hubiese, si deciden volar luego el 1 de Diciembre de 2020. En lo que respecta a los pasajes adquiridos con millas más pesos solo podrán realizar la devolución.

Pronunciamiento de IATA -JURCA ante Resolución de ANAC 144/20 - respuestas

La IATA, que agrupa a la casi totalidad de las aerolíneas del mundo, expresó su queja a distintas autoridades argentinas por la resolución que prohíbe no solo la comercialización, sino que también el inicio de los vuelos hasta el 1 de septiembre próximo, por parte de las aerolíneas que operan desde, hacia y dentro de la República Argentina. Consideró que existen múltiples razones para afirmar que estas resoluciones dictadas a nivel nacional crean inconvenientes y traen aparejadas consecuencias económicas y legales. Tienen un efecto económico grave, pues implica que las aerolíneas no generarán ningún ingreso por más de cuatro meses, poniendo en riesgo los más de 329.000 empleos sustentados por el sector en el país. Se estaría poniendo en peligro la continuidad del servicio de transporte aéreo en el país, el aporte económico de la aviación y la conectividad necesaria con el resto del mundo.

Por otra parte, la industria aeronáutica, en coordinación con la OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han realizado esfuerzos para desarrollar un plan global de reactivación de las operaciones aéreas siguiendo las mejores prácticas de salud y seguridad para los pasajeros y las tripulaciones, coordinando acciones entre Estados, industria y otras partes interesadas en la cual la República Argentina participó y manifestó su intención de alinearse a las recomendaciones globales al reconocer la

²¹ Recuperado https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/landingsespeciales/landings/721_informacion-importante-coronavirus

importancia de la coordinación entre Estados para reactivar a la industria aérea. No obstante, IATA considera que las resoluciones dictadas, no reflejan el compromiso asumido por la República Argentina ante la reunión de Sudamérica de la OACI y los acuerdos bilaterales firmados.

Por su parte, la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA), organismo nacional que nuclea a las empresas aéreas que operan en territorio argentino, también demostró disconformidad con la resolución de la ANAC, y expresó que resulta imprescindible evaluar otras alternativas. La nueva resolución, si bien subsana en parte lo dispuesto por su inmediata predecesora (la Nro. 143-2020), ya que ésta no definía plazo alguno para la prohibición, impone un horizonte muy lejano para el reinicio de las operaciones aeronáuticas, poniendo en riesgo la sustentabilidad de la actividad aerocomercial y, por ende, la continuidad de los más de numerosos empleos directos e indirectos asociados a ella.

El Director Ejecutivo de JURCA, Felipe Baravalle, estimó que “la abrupta caída de la demanda y el consecuente impacto en los ingresos ya ha generado un escenario crítico para los operadores, que sólo podría agudizarse si la autoridad sostiene esta decisión de cerrar las operaciones regulares durante tanto tiempo, determinación que resulta inédita en la región y en el mundo”²². En países como Chile, Brasil, Estados Unidos e inclusive algunos países europeos, el tráfico aéreo interno de carácter comercial se redujo a una malla aérea llamada esencial, pero no se ha paralizado la actividad de forma total.

ANAC por su parte emite una respuesta antes las solicitudes de IATA y JURCA e indica que acorde a la política sanitaria instaurada por DNU, los vuelos ya se encontraban suspendidos, es decir que la programación de los vuelos regulados bajo la RAAC 21 (Reglamentaciones Aeronáuticas para Aviación Civil) habían perdido vigencia por resolución 100/2020 de ANAC donde sólo se autorizan por causas puntuales. Una vez restablecidos los servicios de transporte aéreo y previo al inicio de las operaciones comerciales, las empresas deberán solicitar la aprobación de sus vuelos regulares conforme a lo establecido por ANAC y la nueva modalidad instaurada. Sus medidas son acordes a las políticas que dicta el Poder Ejecutivo Nacional y el objetivo principal es dotar de certidumbre la venta y

²² <https://www.sirchandler.com.ar/2020/04/iata-envio-queja-al-gobierno-nacional-por-la-prohibicion-de-vuelos-hasta-septiembre/>

operatorias aéreas para que puedan ser cumplidos y de este modo proteger los derechos del consumidor.

¿Cuáles son las medidas que propone la industria de la aviación?

Los distintos organismos involucrados en la actividad aeronáutica han establecido protocolos de seguridad sanitaria y operacional que deberán las compañías aéreas y los Estados adoptar para la reanudación de las operaciones aéreas. Se trata de unificar las medidas que priorizan la obligación de seguridad. De acuerdo al Anexo 9 de OACI “Facilitación”, los Estados contratantes en cooperación con los operadores de aeropuertos deberán garantizar el mantenimiento de la salud pública incluyendo cuarentenas; en concordancia el Convenio de Aviación Civil Internacional (Art. 14) establece que cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas efectivas para impedir propagación de enfermedades contagiosas por medio de la navegación aérea.

Por su parte el transportador tiene como obligación hacer llegar al pasajero sano y salvo a destino, obligación de seguridad que se encuentra ínsita en el contrato de pasaje. La seguridad operacional incluye salubridad, y en un contexto de pandemia, se traduce en extremar recaudos para preservar la salud conforme las circunstancias lo exijan. Ésta se va a abordar con un enfoque sistémico, basado en el método de mitigación de riesgos por capas, es el Método Reason o comúnmente llamado de los agujeros del queso. Entre las medidas propuestas se detallan:

Antes del vuelo: recopilación de datos de los pasajeros antes del viaje por parte de los gobiernos, incluida información sobre su estado de salud, a través de canales bien probados, como eVisa o el sistema electrónico para la autorización de viaje.

En el aeropuerto de origen: limitar el acceso a la terminal solo a empleados del aeropuerto o aerolíneas y viajeros. La excepción serían los acompañantes de personas con discapacidad o menores; control de temperatura en los puntos de acceso a la terminal; distanciamiento físico a lo largo de todos los procesos de atención al pasajero, incluidas las filas de espera; uso de barbijos o tapabocas por pasajeros y empleados, de acuerdo a la normativa de cada lugar; opciones de autoservicio (facturación online, con tarjetas de embarque electrónicas o impresas); puntos de autoservicio de equipaje (con etiquetas impresas desde casa) y auto embarque; nuevo diseño de las puertas de embarque, prioridad de embarque para reducir la congestión y limitación del equipaje de mano; limpieza y desinfección de superficies de alto contacto y aprovisionamiento continuo de desinfectante de manos.

Durante el vuelo: protectores faciales para todos los pasajeros y mascarillas para la tripulación; servicio de cabina simplificado y productos de cáterin preenvasados para reducir la interacción entre pasajeros y tripulación; medidas para evitar la confluencia de pasajeros a bordo; limpieza más profunda y mejorada de la cabina.

En el aeropuerto de destino: control de temperatura por personal cualificado a requerimiento de las autoridades; control automatizado de los controles de aduana a través de aplicaciones para el teléfono y tecnología biométrica; agilización de los reclamos de equipaje para reducir filas y mantener la distancia social; declaración jurada de salud del viajero y seguimiento eficaz de contactos, medidas a tomar por los gobiernos para reducir el riesgo de importar cadenas de transmisión del virus.

Hay países y aerolíneas que ya han implementado realizar tests de COVID-19 con métodos que proporcionan resultados fiables y rápidos, al inicio del proceso de viaje. Por otro lado, se plantea el desarrollo de los llamados “pasaportes de inmunidad”, que permiten diferenciar a los viajeros sin riesgo, cuando sean avalados por la comunidad científica y reconocidos por los gobiernos.

A lo que respecta la medida de dejar el asiento del medio libre -al que ya se ha desistido — se argumentó que provocaría mayores costos y se debería trasladar al precio de los pasajes. Además hoy las aerolíneas aseguran que las propias características de la cabina reducen el riesgo de transmisión, ya que todas han implementado el sistema de aire acondicionado con filtros especiales de alta eficiencia HEPA (High Efficiency Particulate Air) que permite la renovación constante del aire de la cabina eliminando el 99.9% de bacterias, microbios y virus que circulen y hace del ambiente un lugar seguro.

IV. Impacto en el trabajo marítimo

El sector del transporte marítimo representa alrededor del 90% del comercio mundial; por esta vía se trasladan alimentos, energía, materias primas, y los más diversos productos, siendo por tanto un eslabón fundamental en la economía mundial.

Frente a la crisis generada por la pandemia, las organizaciones internacionales han solicitado a los Estados que el flujo comercial por esta vía no se vea interrumpido, garantizando así, la disponibilidad del transporte marítimo en beneficio de la humanidad. Pero para lograr esta necesaria

continuidad resulta indispensable la participación de la gente de mar, que continúa trabajando a pesar de los riesgos a los que se exponen.

El personal marítimo asciende en la actualidad a más de dos millones de trabajadores que operan los buques mercantes a escala mundial, y que día a día enfrentan diversos problemas tales como: dificultades para embarcar o desembarcar los buques en los puertos, reducción de la dotación mínima, prohibición de regresar a sus hogares, retrasos para obtener la autorización de repatriación, imposibilidad de realizar cambios de tripulación, prolongación de los periodos de servicio más allá de la duración establecida en el contrato, vencimiento de los certificados de competencias y los certificados médicos, acceso insuficiente a mascarillas, trajes de protección y demás Equipos de Protección Personal (EPP); y el abandono de buques y de la tripulación a bordo.

Estos problemas han hecho imposible el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas dentro del ordenamiento jurídico, situación que demanda la intervención de las organizaciones internacionales, Estados y autoridades de puerto, para brindar la protección necesaria.

Higiene y seguridad de los trabajadores marítimos

La crisis generada tras la aparición inesperada de un virus altamente contagioso trajo aparejado el replanteo de las normas que protegen la salud y la seguridad de la gente de mar, surgiendo así innumerables cuestiones con relación a estos derechos, que nos obliga a crear nuevos escenarios de acción que contemplen las más amplias necesidades que se generen frente al desconocimiento de lo que vivimos actualmente.

Distintas organizaciones internacionales, así como los Estados, han elaborado pautas que permiten la continuación de las operaciones del transporte marítimo y de los puertos. Éstas ofrecen soluciones frente a las diversas problemáticas originadas que mencionaremos seguidamente, y que no serán las únicas, pero que hasta el momento han sido las más recurrentes. Entre ellas podemos encontrar la escasez de insumos o equipos médicos a bordo, así como la atención médica en la misma situación, las dificultades en el acceso a los atracaderos en los puertos y la imposibilidad de acceder a las instalaciones médicas en tierra mientras el buque se encuentra en puerto.

Se intenta dar soluciones comprometiendo a los Estados con acciones concretas y a muy corto plazo, para evitar interrumpir las cadenas de sumi-

nistro y que, a su vez, los buques puedan abastecerse de bienes elementales al llegar a puerto. Teniendo en cuenta esto, se hace indispensable que los navegantes sean distinguidos como trabajadores claves en esta actividad esencial para poder desempeñarse de manera fluida así como también posibilitar la concesión de exenciones para el ingreso y egreso de buques.

Conjuntamente con estas obligaciones ineludibles, el personal que se encuentre a bordo y el personal de puerto debe ser provisto de un equipo de protección personal así como la información adecuada al medio en el que se desenvuelven para evitar contagios. Es fundamental que los tripulantes sepan cuáles son las medidas a adoptarse en caso de que alguien tenga los síntomas ya que estos grupos de trabajadores se encuentran en la primera línea de contagio. En caso de ser necesario y urgente se puede considerar restringir en la medida de lo posible las interacciones entre el personal de abordaje y el personal de puerto a fin de evitar mayores riesgos y solo acudir a lo que sea estrictamente necesario.

Es así que la navegación marítima es una de las actividades que no se ha paralizado totalmente lo que ha planteado grandes desafíos al momento de seguir. La protección que necesitan los trabajadores marítimos constituye un llamado a la solidaridad y empatía de cada Estado a que adecue y extreme sus medidas frente a algo que aún no podemos vencer.

Reducción de la dotación mínima

Como consecuencia de la pandemia, los cambios de tripulación se han visto gravemente afectados, puntualmente por la prohibición de viajar, los cierres de fronteras y las medidas en periodo de aislamiento. Una posible solución se vislumbra en reducir la dotación mínima, medida que si bien puede paliar las dificultades a las que se enfrentan los armadores para disponer del número requerido de gente de mar a bordo, repercute directamente en la salud del personal marítimo, que deberá prolongar los periodos de servicio a bordo, aumentando la fatiga del mismo, poniendo, además, en peligro las condiciones de seguridad, eficiencia y protección de las operaciones de los buques.

Teniendo en cuenta que esta posible solución podría ocasionar aún más complicaciones, la Oficina Tripartita de la OIT se ha pronunciado por el cumplimiento de la norma A2.7 del MLC 2006 (Convenio sobre el Tra-

bajo Marítimo, de sus siglas en inglés)²³, que prevé que cada buque deberá contar con una dotación adecuada, en lo referente a número y calificaciones, para garantizar la seguridad y la protección del buque y su personal, en todas las condiciones operativas.

Consideramos importante destacar que si bien se han dado situaciones de flexibilización con respecto al cumplimiento de la normativa mencionada, atentos al particular contexto global que nos afecta, lo relativo a la seguridad de las operaciones y la salud de la gente de mar no debería caer en la flexibilización debido al caso fortuito o fuerza mayor; por el contrario, se debería alentar su cumplimiento riguroso, ya que, la concatenación de causas y consecuencias que se genera por los problemas y las soluciones con las que se los aborda, sólo redundaría en más complicaciones y/o en el agravamiento de las actuales para este sector.

Problemática sobre la validez de los certificados médicos y los de formación

La imposibilidad de renovar los certificados médicos y todos aquellos relacionados con la formación, titulación y guardia, por hallarse vencidos; afectan no sólo a los trabajadores marítimos en actividad, si no también aquellos que están a la espera de prestar servicio. Estas circunstancias son atribuibles a diversos factores tales como: la movilización del personal médico destinado a combatir la pandemia, las restricciones de movimientos y viajes que impiden concurrir a las dependencias, la dificultad de procesar las solicitudes de reválidas sea por cierre, reducción de horas o falta de personal en las oficinas y el cierre de instituciones destinadas a la formación.

El problema generado por esta imposibilidad se debe a que el ordenamiento jurídico vigente establece que el personal marítimo no podrá prestar tareas a bordo de un buque si no cuentan con certificados válidos, otorgados por una autoridad competente, tal cual lo determina el Convenio de Trabajo Marítimo (MLC, 2006) en su Regla 1.2 del Título I y la Regla I 9 del Convenio de Formación (STCW)²⁴ en relación a los certificados médicos. Respecto a los de formación, igual respuesta cabe conforme lo establece la Regla 1.3 Inc 1 del MLC 2006. Sin perjuicio de esto, la misma normativa establece la posibilidad de prorrogar los certificados médicos en

²³ Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

²⁴ Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de Mar (STCW 1978)

el siguiente puerto de escala, donde esté disponible un médico autorizado, a condición de que esta prolongación no exceda de tres meses.

En cuanto a los certificados de formación y su prórroga de validez, la normativa no permite apartarse de los requisitos propios del procedimiento inicial de expedición de dichos documentos, por lo cual no podría darse la posibilidad de una extensión en su duración.

En este contexto de incertidumbre sobre la validez o no de los certificados vencidos y donde el plexo normativo no brinda una respuesta, debido a las circunstancias excepcionales e imprevisibles en la que nos encontramos, la OMI (Organización Marítima Internacional) y la OIT (Organización Internacional de Trabajo), han solicitado a las administraciones locales que adopten un enfoque pragmático para establecer la validez de los mismos, sin dar mayores precisiones, dejando en manos de dichas autoridades la manera de abordar esta situación. Algunas han optado por prorrogar la validez por un periodo no mayor de tres meses y otras optaron por expedirlos con carácter provisorio. Estas soluciones si bien sirven para paliar esta problemática no brindan la seguridad jurídica necesaria, que solo se obtendrá unificando el criterio para todos los Estados y autoridades de puerto.

Reembarco, repatriación y abandono de la gente de mar

La OIT (Organización Internacional del Trabajo), a través de dos convenios se centra en facilitar el tránsito y reembarco de la gente de mar. Por un lado, destacamos el Convenio C185 sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, que dispone en su artículo 6, párrafo 7, que cada miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio autorizará a la mayor brevedad la entrada en su territorio a los marinos titulares de un documento de identidad de la gente de mar válido, así como de un pasaporte, cuando la entrada tenga por objeto ya sea el embarco en su buque o el reembarco en otro buque; o el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación, o cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.

Por otro lado, cabe destacar la regla 2.5 del Convenio sobre trabajo marítimo (MLC 2006), según la cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, sin costo, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el código del Convenio.

No obstante los instrumentos mencionados, una de las tantas problemáticas que tiene lugar en tiempos de pandemia, es la que abarca tanto al tránsito como al reembarco de la gente de mar. Por motivos humanitarios los cambios de tripulaciones no pueden posponerse indefinidamente. Cada mes, en circunstancias normales, alrededor de 100.000 marinos deben ser sustituidos en los buques donde trabajan, a fin de cumplir con las normas marítimas internacionales pertinentes para proteger la salud, la seguridad y garantizar, entre otras actividades, el transporte marítimo de mercancías y productos esenciales en condiciones seguras.

La industria del transporte marítimo mundial reconoce que las restricciones y los protocolos sanitarios que actualmente se aplican en muchos de los Estados en relación con el transporte aéreo, la circulación de las tripulaciones de los buques y su embarco y desembarco en los puertos, suponen que podría ser necesario posponer al menos durante varios meses muchos de los cambios de las dotaciones.

En este contexto, decenas de miles de marinos, que ya han cumplimentado sus períodos de servicio, están aguardando ser repatriados; y podríamos llegar a un punto en el cual las Administraciones de los Estados de pabellón ya no se encuentren dispuestas a conceder ampliaciones para que los marinos permanezcan a bordo de sus embarcaciones. Por otro lado, las restricciones que se han introducido han tenido como consecuencia que miles de marinos se encuentren en el mar durante varios meses y esto, sumado al desempeño en tareas exigentes, tanto física como mentalmente, aumenta el riesgo de que ocurran accidentes, lo cual constituye un panorama desalentador.

Para abordar estas cuestiones, distintos organismos trabajan en el diseño de medidas necesarias para paliar sus efectos. Los protocolos establecen procedimientos generales destinados a garantizar que los cambios de tripulación de los buques puedan tener lugar en forma segura durante la pandemia. Si bien cuentan con el visto bueno de la Organización Marítima Internacional (OMI), necesitan que las compañías navieras cumplan y se adhieran en general a las medidas que les son aplicables, como así también que los Gobiernos y las autoridades nacionales hagan todo lo posible para permitir que se produzcan los cambios en la tripulación.

Entre las principales medidas divulgadas por la OMI que han sido recomendadas a los Gobiernos para facilitar los cambios en las tripulaciones se destacan la designación de gente de mar y personal marino profesionales, como trabajadores esenciales que prestan un servicio primordial.

Otras entidades que también trabajan incesantemente para brindar soluciones son la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), quienes han elaborado una declaración conjunta destinada principalmente a los líderes y ministros del G20, destacándose el hecho de que instan a los Gobiernos a que identifiquen los puertos en sus países, y los aeropuertos cercanos, desde los cuales se puedan efectuar los cambios de tripulación lo antes posible, y que informen en consecuencia, a la OMI y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Otro problema que no debemos pasar por alto es el del abandono de la gente de mar; ya que las medidas adoptadas para contener la pandemia están creando dificultades adicionales en lo concerniente a la resolución de casos de desamparo que se produjeron con anterioridad al brote de COVID-19. En este sentido, los Estados Miembros deben desplegar todos los esfuerzos que sean necesarios para remediar rápidamente las situaciones de abandono y asegurarse de que los marinos que se encuentren en esta difícil situación sean repatriados tan pronto como sea posible y reciban el pago de los salarios pendientes, de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006.

La llegada de la pandemia marca un antes y un después en la actividad marítima y en particular en la vida de los trabajadores marítimos, que siguen operando a pesar de las numerosas falencias del sistema que el ordenamiento jurídico no ha podido afrontar, por lo imprevisible de la situación generada por la expansión del virus a nivel mundial.

Las soluciones que han aparecido fruto de la colaboración de numerosos actores han sido muy diversas, según las medidas adoptadas por cada Estado, generando una gran incertidumbre en el personal marítimo. Para evitar esto, es necesario alcanzar en lo posible una uniformidad de directrices, las cuales deben siempre garantizar la salud y seguridad de todos los trabajadores marítimos, que continúan prestando servicio de manera incansable, dando rumbo al comercio mundial.

La realidad de la gente de mar frente a la crisis actual ha demostrado que una determinada situación problemática no se agota en sí misma, sino que se relaciona íntimamente con otra mediante una dinámica causa/consecuencia, y que una gestión equivocada o insuficiente de la misma puede generar nuevas problemáticas o agravar las ya existentes.

Es importante que el abordaje jurídico desplegado para afrontar las complicaciones del sector marítimo, sea integral y contemplativo de las diversas realidades de los trabajadores a nivel mundial.

V. Impacto en el trabajo aeronáutico

Personal Aeronáutico

A continuación abordaremos la situación del personal aeronáutico en el contexto de la actual pandemia y cuando empleamos este término hacemos referencia al “conjunto de las personas que intervienen activamente en las operaciones aeronáuticas y que revisten situaciones jurídicas especiales, regidas por normas propias de nuestra disciplina” conforme al concepto de Videla Escalada, que podemos complementar con la noción que sostiene Mario Folchi sobre que “el personal aeronáutico se integra con las personas que poseen la certificación de idoneidad, emitida por la autoridad correspondiente, para desempeñar funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves o en la superficie terrestre”²⁵. Comprende, entonces, a una variada cantidad de personas que prestan sus servicios principalmente en dos ámbitos: en tierra (personal terrestre) y a bordo de la aeronave (personal embarcado) ambas categorías resultan indispensables para que se realice la navegación aérea.

Normativa originada en la pandemia COVID-19:

Ley N° 27.541 declaró la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, energética, sanitaria y social. Esta situación de crisis económica, financiera, previsional, sanitaria y social en que se encontraba el país se vio agravada por el brote del nuevo Coronavirus, que diera lugar a la declaración de pandemia por COVID -19, por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

El Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 260/2020 por el que se amplió la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la citada ley, por el plazo de un (1) año a partir de la entrada en vigencia del mencionado decreto, con el fin de preservar la salud de la población.

El Decreto N° 297/2020 (19/03/2020) del Poder Ejecutivo Nacional, dispuso el “aislamiento social, preventivo y obligatorio” (ASPO) de la población, lo que implicaba también una prohibición de circular; determinando que la infracción a la misma sería pasible de acarrear las sanciones previstas en los artículos 205, 239 y ccdtes. del Código Penal (art. 4). cuya

²⁵ FOLCHI, Mario, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, 20-12-2012 cita II- LXVII-15

vigencia y sus alcances fueron prorrogados por los Decretos N° 325/2020, N° 355/2020, N° 408/2020, N° 459/2020 y N° 493/2020. El artículo 8 del mismo DNU determinó que durante la vigencia del ASPO, los trabajadores y trabajadoras del sector privado tendrán derecho al goce íntegro de sus ingresos habituales, en los términos que establecerá la reglamentación del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación.

El artículo 3° del Decreto 329/2020 del Poder Ejecutivo Nacional determinó la prohibición de las suspensiones laborales por las causales de fuerza mayor o falta o disminución de trabajo por el plazo de sesenta (60) días, contados a partir de su publicación en el Boletín Oficial, sin embargo, el mismo artículo dispuso que quedan exceptuadas de esta prohibición, las suspensiones efectuadas en los términos del artículo 223 bis de la Ley de Contrato de Trabajo; la celebración de tales acuerdos, en el marco del artículo 223 bis de la LCT, ya sean alcanzados por las partes en forma individual o colectiva, requiere para su validez la correspondiente homologación administrativa o judicial. Esta determinación fue prorrogada por otros 60 días por el Decreto 487/2020 de fecha 19/05/2020.

Por el Decreto 347/2020 se dispone el Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción.

Mediante el Decreto 367/2020 se determina que la COVID-19 es Enfermedad de Carácter Profesional -No Listada, con algunas apreciaciones positivas en cuanto a que esta medida posee una amplitud acorde a las circunstancias, y quienes se manifiestan en disconformidad diciendo que sería mejor que estuviera listada para evitar dilaciones en su trámite.

Por el Decreto 408/2020 se establece una nueva prórroga del ASPO con mención expresa de no excepción al Transporte Público Nacional e Internacional.

En el Decreto 520/2020 las medidas apuntan a encauzar el aislamiento y a promover el distanciamiento social. Mediante el Decreto 528/2020 se dispuso la Prórroga de la Emergencia Ocupacional 180 días (doble indemnización para los *despidos sin causa*).

En lo que respecta a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la misma dispuso una serie de resoluciones para enfrentar la situación, las cuales enunciamos brevemente:

Por resolución 101/2020 se dispuso la prórroga de las Licencias, Certificado de Competencia y Habilitaciones del personal aeronavegante con vencimiento entre el 20 de marzo de 2020 hasta el 31 de mayo del men-

cionado año²⁶. Medidas similares se tomaron alrededor del mundo, como por ejemplo la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) hizo lo propio en toda Europa y encontramos también una medida similar en los Estados Unidos.

Por resolución 169/2020, atendiendo a la imposibilidad de acceso a cursos de capacitación presenciales por el ASPO, se reglamentó el dictado de cursos a distancia, ya que la tecnología permite que se den en condiciones semejantes a los presenciales, logrando cumplir de esta forma con las exigencias de capacitación constante de los distintos eslabones de la cadena aeronáutica, siempre que sean aprobados por la autoridad aeronáutica de ser corroborados los requisitos necesarios a tal fin ²⁷.

Personal de superficie o terrestre

Nos detendremos ahora en la situación del personal de superficie, loable tarea que hace que la tripulación y los pasajeros puedan viajar en condiciones y de manera segura como también el funcionamiento de los aeropuertos que albergan miles de personas a diario.

La industria de la aviación emplea directamente a unos 10,2 millones de personas en todo el mundo. Las cadenas de suministro y los sectores conexos que prestan servicios al sector aéreo - o dependen de este - proporcionan 65,5 millones de empleos ²⁸.

No sólo los tripulantes se han visto afectados por esta tremenda crisis sin precedente que estamos atravesando. Los coletazos de la enfermedad COVID-19 han tocado, tocan aún y han puesto en la primera línea de fuego también a los trabajadores aeronáuticos que desempeñan su labor en tierra. Ellos, al igual que el sector de los trabajadores de la salud fueron los primeros en recibir y ayudar a las personas provenientes de distintos puntos del planeta sin saber si se enfrentaban o no a portadores o contagiados de esta nueva enfermedad.

²⁶ Recuperado <https://www.anac.gob.ar/anac/web/uploads/upcg/resoluciones-dnaypi/seguridad-operacional/rs-2020-18383194-apn-anac-mtr-1-pdf>.

²⁷ Recuperado <http://www.anac.gob.ar/anac/web/uploads/upcg/resoluciones-dnaypi/seguridad-operacional/rs-2020-169-reglamento-para-la-imparticion-de-cursos-a-distancia.pdf>.

²⁸ Recuperado “La sección de Aviación Civil de la ITF reivindica medidas para enfrentar las repercusiones del COVID -19” (s.f) <https://www.itfaviationspanish.org>.

Hay muchas inquietudes sobre qué medidas se irán tomando por todas la aerolíneas y a la vez eso se verá inevitablemente reflejado en todo el rearmado y las nuevas proyecciones del sector; estamos hablando desde la readecuación de los aeropuertos y aeronaves hasta los precios a los que se venderán los pasajes.

Los nuevos protocolos que deberán seguirse a rajatabla para que todo vuelva a funcionar bajo las máximas condiciones de seguridad, las modificaciones y readecuaciones en pos de evitar contagios es algo que no podrá volcarse por completo a los precios de los pasajes, por lo que todo nos indica que las consecuencias de ello recaerían sobre los trabajadores, como ya comenzó a suceder. Esto lo vemos reflejado lamentablemente en las suspensiones, despidos, recortes de salarios o modificaciones en las condiciones de trabajo de este sector.

La industria se reactivará, de eso no hay dudas, pero se deben tomar de ahora en adelante mayores recaudos para evitar se siga propagando esta enfermedad u otras que pudieran surgir en un futuro y que puedan afectar a todo el sector aeronáutico.

Si se quiere que todo funcione, como primer medida debe preservarse la salud de los trabajadores y trabajadoras, los que lo hacen en vuelo como así también los que auxilian desde tierra. Cabe decir en este punto que no solo con la preservación de la salud física se protege al personal, también se deberá bregar por su salud psíquica. Es por ello que deberán respetarse las condiciones de trabajo, controlando las exigencias de cada puesto, haciendo desaparecer la precariedad a la que algunos trabajadores se encuentran sometidos y que se ahondó en esta situación de pandemia y cumpliendo con los descansos programados de acuerdo a la tarea realizada. Tendrán aquí claramente un gran protagonismo y participación las organizaciones sindicales que respaldan a este sector y tendrán en sus hombros la tarea de hacer respetar estas nuevas condiciones que formarán parte de la “nueva normalidad” a la que todos deberemos adaptarnos.

Esta crisis por la que el mundo entero está atravesando comienza a romper la confianza en las aerolíneas, y a la vez produce inevitablemente efectos en los trabajadores que se encuentran prestando servicios de apoyo; esto termina acrecentando la destrucción de empleos en toda la cadena de suministro de la industria de la aviación.

El personal aeronavegante

El personal que se desempeña a bordo de las aeronaves o tripulación, como el resto de las personas, se ha visto afectado por la situación provocada por la COVID-19, que ha modificado los estándares establecidos a nivel global. Ante el contexto actual, para evitar la propagación del virus y proteger los intereses de cada país, el tráfico aéreo se ha reducido en la mayoría de las naciones; variando la rigidez de las medidas de cierre de fronteras de los distintos Estados según las prioridades que consideran pertinentes los respectivos gobiernos ²⁹.

La merma del tráfico aéreo, que en algunos casos roza la paralización absoluta del mismo, como sucede en Argentina, repercute en las empresas y especialmente en sus empleados como lo venimos mencionando. Es por esto, que en nuestro país, ante la imposibilidad de la puesta a disposición de la fuerza de trabajo de los empleados por causa no imputable a ninguno de los polos de la relación y ante la negativa de realizar despidos o suspensiones dejando a salvo el art. 223 bis de la LCT, es que los sindicatos APA-UP-SA-UALA-APTA-APLA llegaron a un acuerdo con el Grupo Aerolíneas/Austral, por medio del cual pese a efectivizarse suspensiones no punitivas, por 60 días garantizarán la no reducción de los ingresos a percibir, beneficiando también a la parte empleadora, al disminuir sus cargas sociales, significando esto para la empresa de bandera un ahorro de 215 millones de pesos ³⁰. Este acuerdo se encuentra en sintonía con las reivindicaciones de la ITF, en donde la entidad enuncia una serie de medidas para dar batalla a las consecuencias de la pandemia ³¹.

Específicamente respecto a los pilotos argentinos, se resolvió por la decisión administrativa 1061/2020 (ANAC) la posibilidad de realizar sus prácticas de entrenamiento habituales exceptuando del cumplimiento del ASPO y de la prohibición de circular a la actividad de vuelo o simuladores de vuelo, para así evitar la afectación de los estándares de seguridad operacional de la aviación civil por pérdida de práctica, procurando evitar problemas a futuro, garantizando la seguridad de quienes vuelen ³².

²⁹ Recuperado <https://www.iatatravelcentre.com/international-travel-document-news/158022629>

³⁰ Recuperado <https://aviacionenargentina.com.ar/sindicatosaeronauticosunidos-llegaron-a-un-acuerdo-con-aerolineas-por-suspensiones-sin-reducir-salario-ni-aguinaldo/>

³¹ Recuperado <https://www.itfaviationspanish.org/wp-content/uploads/2020/04/ITF-Covid-19-Aviation-Demands-ES-small4.pdf>.

³² Recuperado <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primer/230729/20200616>

Atendiendo lo esencial e imprescindible de la labor del personal aeronavegante, es que hay que proveerles medidas eficientes que los protejan en el desarrollo sus tareas. En esta línea se enrolan los filtros que poseen los aviones, conocidos como filtros HEPA (HEPA, High Efficiency Particulate Air filters), los cuales satisfacen estándares que garantizan el completo cambio de aire del interior de la cabina, ya que el mismo es filtrado por sistemas de alta calidad, evitando así la propagación de bacterias y virus a través del aire ³³.

Ahora bien, estos filtros que ya poseen la mayoría de las aeronaves, no son suficiente para el resguardo de la salud de la tripulación. Es por ello que las empresas deben preservar la seguridad de sus trabajadores y elaborar los protocolos pertinentes que atiendan a todas las reglas y necesidades de salubridad que se presenten. De lo contrario deberían ser sancionadas por los organismos estatales correspondientes a fin del efectivo resguardo a la salud de quienes desempeñan un rol fundamental en estos días.

Especificidad de derecho aeronáutico respecto del Derecho del Trabajo, puja entre principios, armonización.

En cuanto a la relación entre el derecho laboral y esta actividad específica, nada impide una aplicación armoniosa en tanto que el trabajador aeronáutico no se encuentra excluido de la aplicación de la norma de fondo (LCT y otras) salvo por lo específicamente dispuesto en la normativa estatutaria o de fuente autónoma.

El trabajador es un sujeto de tutela preferente para la CSJN en consonancia con el principio protectorio de la Constitución Nacional y de los Convenios, Pactos y Declaraciones consagrados con igual jerarquía en el art. 75 inciso 22, en especial el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

El principio protectorio tiene su consagración en el art. 14 bis de la Constitución que reza “el trabajo en sus diversas formas gozará de la protección de la leyes...”, realizando a continuación una detallada enunciación (no taxativa) de los derechos fundamentales que deberá asegurar, incluyendo entre los mismos a la remuneración. Estas reivindicaciones normativas tienen acogida en numerosos convenios de OIT entre ellos

³³ Recuperado <https://actualidad aeroespacial.com/los-filtros-hepa-de-los-aviones-impiden-la-transmision-del-coronavirus-a-bordo/>

los Convenios 87, 98, 95, 111, 158 y el recientemente ratificado 190, por enunciar algunos.

La CSJN en distintos precedentes ha enarbolado como un faro lo que se denomina principio POR PERSONA (*PRO HOMINE*) al que Rolando Gialdino define diciendo que impone que toda cuestión atinente a derechos humanos sea entendida, regulada, y llegado su caso, resuelta, en el sentido más favorable a la persona humana³⁴.

Es variada y profusa la normativa de carácter nacional e internacional que consagra tanto el derecho a trabajar como a percibir una remuneración justa. Se tutela la remuneración del trabajador respecto del empleador y de diversos acreedores, porque se le reconoce carácter alimentario. Se pone en cabeza del empleador la obligación de brindar ocupación.

Pero la situación actual nos pone frente al desafío de una pausa prolongada, forzada e irrenunciable, donde lo impensado sucedió, las aeronaves se detuvieron, los aeródromos quedaron vacíos con escasa o nula actividad, generando para los actores una serie de incertidumbres a las que la Teoría del Derecho les ha buscado soluciones de las más variadas: esfuerzo compartido, imprevisión, caso fortuito y fuerza mayor. Con el ASPO hay imposibilidad de poner a disposición del empleador esta capacidad laborativa; se produce un quiebre en la ecuación, la cual no es imputable al trabajador, tampoco al empleador y genera incertidumbre respecto de la percepción de la remuneración o de la continuidad del vínculo.

La normativa consagra a su vez como vimos, la imposibilidad para el empleador de realizar despidos o suspensiones dejando a salvo la posibilidad consagrada en el art. 223 bis³⁵, que hace referencia a la facultad de acordar una suma de dinero que va a reemplazar al salario en calidad de “prestación no remunerativa”, la cual requerirá un pacto previo individual o colectivo y la intervención de la autoridad de aplicación, debiendo me-

³⁴ GIALDINO, Rolando E. *Derecho Internacional de los Derechos Humanos: Principios, Fuentes, Interpretación y Obligaciones*. Abeledo Perrot, 2013. Pag. 113.

³⁵ **LCT 20744 - Art. 223 BIS**. Se considerará prestación no remunerativa las asignaciones en dinero que se entreguen en compensación por suspensiones de la prestación laboral y que se fundaren en las causales de falta o disminución de trabajo, no imputables al empleador, o fuerza mayor debidamente comprobada, pactadas individual o colectivamente y homologadas por la autoridad de aplicación, conforme normas legales vigentes, y cuando en virtud de tales causales el trabajador no realice la prestación laboral a su cargo. Sólo tributará las contribuciones establecidas en las Leyes Nros. 23.660 y 23.661.

diar fuerza mayor debidamente comprobada. Creemos que en este caso la declaración del Poder Ejecutivo nos releva de dicha acreditación la cual entendemos sólo será inversa, es decir, para los casos de actividades que resulten excluidas.

El pago que se realiza mediando la aplicación de la normativa mencionada no reviste las características de una remuneración propiamente dicha sino que se trata de una prestación dineraria equivalente, respecto de la cual existe cierto consenso en que respete entre un 70% y un 75% la remuneración del trabajador³⁶.

Por otra parte el Derecho Aeronáutico, tal como lo consagra el Convenio de Chicago de 1944 para la Aviación Civil Internacional, esgrime como principio fundamental de la materia: “La aeronave no debe permanecer inactiva, el viaje aéreo debe realizarse”. Tal trascendencia tienen, que se encuentran consagrados en el propio texto del Código Aeronáutico -arts. 5 y 6- y en numerosas soluciones normativas que los ponen en práctica, como por ejemplo la echazón (de combustible o mercaderías) y el modo de liquidar la avería gruesa en consecuencia, la causal de despido que pesará sobre el tripulante en caso de no encontrarse a bordo día y hora indicados para partir, solo para dar algunos ejemplos.

Por otra parte el Derecho Aeronáutico, tal como lo plasma el Convenio de Chicago de 1944 para la Aviación Civil Internacional, consagra como uno de los principios fundamentales de la materia y por ende de la actividad sobre la que trata que: “*La aeronave no debe permanecer inactiva, el viaje aéreo debe realizarse*”. Es tan trascendente que no solamente se encuentra consagrado en el propio texto normativo del Código Aeronáutico arts. 5 y 6 sino que además encontramos numerosas soluciones normativas que los

³⁶ MADDALONI, Osvaldo, “El art. 223 bis de la LCT en tiempos de Coronavirus”, RUBINZAL ON LINE, Cita: RC D 1656/2020: *Día a día se producen noticias trascendentes en nuestra materia, y en particular con relación al artículo 223 bis de la LCT. El día 27 de abril se conoció el resultado de una reunión tripartita (Gobierno, CGT y Unión Industrial) que analizó la situación laboral a raíz del COVID-19, con la intención de lograr una especie de acuerdo marco bajo el cual encuadrar las sumas no remunerativas a abonar en los acuerdos realizados según las pautas del artículo 223 bis de la LCT. Como resultado de la citada reunión se aconseja al Gobierno el dictado de una norma instrumental que establezca certidumbre respecto de aquellas personas que no pueden prestar sus tareas habituales, disponiendo en tales casos una suspensión encuadrada en los términos del artículo 223 bis de la LCT y/o todo instituto equivalente dispuesto por estatutos profesionales, la Ley 22250 o convenciones colectivas de trabajo. Todo ello con una vigencia de 60 días contados a partir del 1 de Abril.*

ponen en práctica, como ser por ejemplo la echazón ya sea que hablemos de combustible o mercaderías y el modo de liquidar la avería gruesa en consecuencia y tradicionalmente en el derecho marítimo no encontrarse a bordo día y hora indicados para partir es causal de despido para el tripulante.

Retomando entonces, la tutela de la remuneración es indiscutible y el derecho aeronáutico refuerza la necesidad indicando que el trabajo debe prestarse, el viaje realizarse y en consonancia el Estado deberá garantizar, regular, promover y tutelar, incluso por encima del interés particular, porque obedece a un interés colectivo superior basado en la comunicación y el intercambio.

Actualmente entidades sindicales de orden nacional e internacional denuncian y exponen estadísticas sobre el grave impacto que esta situación acarrea en las relaciones laborales en torno a la actividad aeronáutica. La búsqueda de soluciones no es unívoca sino que comprende la realización de acuerdos con el pago de prestaciones dinerarias equivalentes con alguna quita y el diseño de planes, protocolos para viabilizar el reinicio de actividades, proyecciones y evaluaciones de impacto y sobre la duración de esta pandemia u otras situaciones similares, salvatajes de empresas como el caso de Lufthansa en Alemania por parte del Estado³⁷.

Es en este contexto que interpretamos como razonable la realización de acuerdos que, si bien puedan implicar una pérdida en cuanto al salario habitual del trabajador, permitan preservar la continuidad del puesto de trabajo y de la propia empresa. Hay una interpretación menos estricta de los alcances del Principio de Irrenunciabilidad, es que el trabajador o el gremio en su representación no renunciarían técnicamente a remuneración ya que al no existir contraprestación no es ésta su naturaleza. Podría esto interpretarse como una aplicación de un esfuerzo compartido, o una excepción a la característica de ajenidad de los riesgos para el trabajador y seguramente se pueden formular algunos pensamientos derivados en cuanto a que no encontramos en lo cercano participación en las ganancias por estos últimos (norma de jerarquía constitucional) pero sin duda tal reproche excede la extensión de este trabajo.

Sin duda esta pandemia produjo un escenario de crisis que va mucho más allá de lo inmediato y que nos impone reflexionar sobre los alcances de la construcción de esta “nueva normalidad”, en la que sin duda el apuntalamiento de las empresas que son fuente de trabajo será crucial y deter-

³⁷ <https://www.france24.com/es/20200601-lufthansa-plan-rescate-gobierno-alemania>

minante, más aún si se considera la importancia que reviste la actividad aeronáutica para ³⁸ el crecimiento y desarrollo de un Estado.

Recientemente la OIT planteó nuevas formas de conservar fuentes de trabajo, entre ellas la realización de mayor cantidad de pruebas de detección y rastreo en los lugares de trabajo, educación, capacitación técnica y formación en sanidad, así como el cuidado y protección de la salud de los trabajadores³⁹. Es un aporte valioso que será tenido en cuenta seguramente para el diseño de estrategias por parte del Estado, los sindicatos y las empresas, todos representados en dicho organismo,⁴⁰ junto con la consideración de los sectores más afectados por la pandemia y numerosos datos estadísticos de gran valor.

Ley de Riesgos de Trabajo

En cuanto al inevitable cuestionamiento de la exposición a la que se somete un trabajador en actividad, el Decreto 367/2020, estableció que la enfermedad COVID-19 producida por el coronavirus SARS-CoV-2 se considerará “presuntivamente” una enfermedad de carácter profesional -no listada- respecto de las y los trabajadores exceptuados del aislamiento (actividades esenciales). La presunción operará mientras se encuentren vigentes las medidas que ordenan el ASPO. Mediando denuncia del infortunio laboral, acompañada del correspondiente diagnóstico emitido por entidad sanitaria, las A.R.T.⁴¹ no podrán rechazar la cobertura de esta contingencia y deberán brindar en forma inmediata, las prestaciones previstas en la Ley N° 24.557 y sus normas modificatorias y complementarias. La ley autoriza al trabajador a retener tareas cuando no se dan las condiciones de Higiene y Seguridad para prestar sus tareas en concordancia con el Artículo 75 de la LCT.⁴²

La pandemia COVID-19 aún no ha terminado, y no sabemos cuándo pasará, y teniendo en cuenta que el sector aéreo depende de la planificación

³⁸ Observatorio de la OIT: El COVID-19 y el mundo del trabajo. Cuarta edición Estimaciones actualizadas y análisis - 27 de mayo de 2020

³⁹ Las normas de la OIT y la COVID-19 (coronavirus) Preguntas frecuentes - Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19 - 29 de mayo de 2020

⁴⁰ Ob cit. supra.

⁴¹ Aseguradoras de Riesgos de Trabajo Ley 24557.

⁴² Ley 20744 de Contrato de Trabajo.

y la coordinación a largo plazo, lo cierto es que los aeropuertos domésticos deben comenzar a prepararse para eliminar las posibilidades de contagios cuando todo comience a reactivarse, y aquí es donde nuevamente los trabajadores aeronáuticos serán pieza clave para que esto se dé de la mejor manera posible. Debe ponerse en alto su labor ya que en caso de llegarse a un colapso de la actividad, se obstruiría la futura reconstrucción de la economía a la que todo el mundo se enfrentará una vez superada la pandemia; como consecuencia, millones de personas que trabajan en el sector de la aviación perderían sus empleos.

La posibilidad de retomar la actividad aeronáutica en condiciones de seguridad para trabajadores aeronáuticos y público en general no depende solamente de la disposición del Estado sino de la participación activa de cada uno de los agentes desde su lugar: sindicatos, trabajadores, pasajeros, empresarios y público en general. Resulta inminente pensar, construir, conocer y reforzar los protocolos que resulten necesarios.

Creemos firmemente que los responsables políticos de los distintos países deben adoptar decisiones importantes, de trascendencia y de mayor alcance en esta situación que jamás en toda su historia ha vivido la industria, que seguramente se recuperará de esta crisis como lo ha hecho antes en otras oportunidades.

VI. El Derecho y el servicio aduanero en tiempos de pandemia

*La Dirección General de Aduanas es un órgano que integra la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y tiene a su cargo la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercaderías, como así también el control del tráfico de los bienes que ingresan o egresan en el territorio aduanero. Su función principal es valorar, clasificar, verificar y controlar la entrada y salida de mercaderías, como así también los medios en que son transportadas, asegurando el cumplimiento de las disposiciones vigentes. Además, la Aduana colabora en el resguardo de intereses del Estado, tales como la seguridad nacional, la economía, la salud pública y el medio ambiente, vedando el flujo de mercaderías peligrosas o ilegales.*⁴³

Ante el impacto de la pandemia de la COVID-19 sobre las importaciones y exportaciones en Argentina, se volvió imperiosa la necesidad de

⁴³ Página Oficial DGA/AFIP: Objetivo y Fines.

adecuar el derecho aduanero a la normativa de emergencia que esta enfermedad motivó, destacando el DNU N° 297/20, el que en su Art. 6 apartado 15 dispone que las “actividades impostergables vinculadas con el comercio exterior” quedan exceptuadas del cumplimiento del aislamiento social, preventivo y obligatorio y de la prohibición de circular, las que claramente inciden directa o indirectamente en la actividad de intercambio internacional de bienes y funciones del servicio aduanero.

Lo impostergable que fundamenta la excepción alude a la necesidad de garantizar el acceso a ciertos insumos críticos declarados esenciales, con el fin de mitigar la propagación de la COVID-19 y su impacto sanitario. Las prioridades eran otorgar mayor celeridad a las operaciones de importación de esas mercaderías (Disposición 11/20 DGA) y simplificar y abaratar el acceso a los mismos, ya sea eximiendo obligaciones o disminuyendo o eliminando derechos.

Marco Situacional y Normativo

Por los DNU antes referenciados con sus modificatorios y prórrogas se establece como esencial a la actividad del Servicio Aduanero. En consonancia, AFIP a través de la disposición N° 80/20 declara como actividades y servicios esenciales en la emergencia aquellas acciones de control y fiscalización vinculadas a la recaudación aduanera, como el control y fiscalización de personas, mercaderías y medios de transporte en el ámbito del comercio exterior y las tareas de colaboración con otras autoridades públicas previstas en el marco del artículo 10 del Decreto N° 260/2020, modificado por el Decreto N° 287/2020.

Mediante el Decreto N°274/20, se prohíbe el ingreso al territorio nacional de personas extranjeras no residentes en el país, a través de puertos, aeropuertos, pasos internacionales, centros de frontera y cualquier otro punto de acceso, hasta el día 12 de abril de 2020, luego prorrogado por el Decreto N°331/20, en ellos se exceptúa a:.. “a) las personas que estén afectadas al traslado de mercaderías por operaciones de comercio internacional de transporte de cargas de mercaderías, por medios aéreos, terrestres, marítimos fluviales y lacustres; b) transportista y tripulantes de buques y aeronaves; ...y, a su vez, establece que lo dispuesto se aplicará siempre que las personas exceptuadas estuvieren asintomáticas, y den cumplimiento, tanto dentro como fuera del país, a las recomendaciones e instrucciones que disponga la autoridad sanitaria nacional.”

Estas medidas son indispensables no solo para lograr el abastecimiento local, sino que son de gran importancia para mantener y continuar con la actividad económica del Estado, sin dejar de lado la importancia de nuestro territorio en el comercio bioceánico entre Brasil y Chile, hoy dos países hermanos muy golpeados por la pandemia; de allí la importancia de permitir el paso de los transportes, pero aplicando todos los recaudos y medidas sanitarias exigibles para poder realizarlo.

Asimismo, y en pos de no detener la marcha del comercio exterior, se adoptaron medidas que fueron acordadas por todos los actores del sector tanto públicos como privados. Así la Administración General de Puertos adoptó disposiciones al respecto, como extender el plazo de almacenamiento libre en depósitos del Puerto de Buenos Aires, aplicándoseles también la misma tarifa normal sin otro emolumento; similares instrucciones aplicaron las demás terminales portuarias.

En sintonía con lo manifestado, el SENASA y la ANMAT determinaron que la atención personal en sus oficinas se encuentra restringida solo a casos urgentes y de necesidad primordial, debiendo realizarse los demás trámites de manera on-line, y otorgando prórrogas a ciertas habilitación y autorizaciones. En idéntica dirección actuó el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca respecto a las Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior, prorrogando automática y excepcionalmente a las ya emitidas y vigentes; en cuanto a la atención, se tomaron los mismos recaudos aconsejados por la autoridad sanitaria. Por su caso el SENASA adoptó también nuevas modalidades respecto a los Certificados Fitosanitarios para la importación y exportación como validaciones mediante Códigos QR/CUVE, o Blockchain/formato pdf, o E-Phyto para países asociados a la CIPF, todo ello en consonancia con la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria y comunicando la medida a la OMC.

A su vez, se dictaron resoluciones en beneficio de las Pymes, implementando facilidades para el pago de derechos de importación y exportación, tasas, multas e intereses aduaneros (Res. 4667/20 – 4683/20), como también suspensión de implementación de medidas cautelares (Res. 4684/20) y el otorgamiento de avales para que pudiesen acceder a créditos blandos (DNU. 326/20), todo ello dentro del régimen establecido para regularizar compromisos tributarios (DNU 316/20 y Res. 4690/20).

Se aceleraron por parte del Ministerio de Economía los pagos referentes a reintegros a los exportadores.

Por Instrucción General IG 2/2020 (SDGTLA) 25/03/2020, el Servicio Aduanero atenderá prioritariamente aquellas operaciones y/o des-

tinaciones de importación o exportación que se encuentren relacionadas con las actividades y servicios declarados como esenciales por el Decreto N° 297/2020 y sus normas modificatorias y complementarias. Asimismo, todas las operaciones aduaneras y/o destinaciones deberán realizarse afectando al personal mínimo indispensable, tratando de cumplimentar con las disposiciones y normas establecidas por la autoridad sanitaria a los fines de preservar la salud del personal aduanero habilitado para la tarea operativa.

Por otro lado, también se solicita a quienes tengan a su cargo depósitos, y/o cualquier otro lugar afectado al servicio aduanero dentro de las zonas primarias, a llevar adelante toda actividad dando estricto cumplimiento a las recomendaciones y medidas a adoptar dispuestas por la autoridad sanitaria para preservar la salud de todo el personal que realice tareas e interactúen con el Servicio Aduanero. A tales efectos mediante Disposición 12/20 DGA/AFIP del 21/03/2020 se implementó el Protocolo Nacional para el Personal del Servicio Aduanero en el Marco de la Pandemia COVID-19, instrumentado por el Comité de Crisis formado por la DGA y el SUPARA (Sindicato Único del Personal Aduanero de la República Argentina), el en el marco de las Disposiciones 73/2020 (dispensa a comparecer al lugar de trabajo a empleados de la DGA por causa de la pandemia) y 80/2020, 11/20 DGA y la Instrucción General IG 2/2020 (SDGTLA).

Asimismo, se han adoptado otras medidas de prevención referidas a la atención al usuario y a las tramitaciones de autorizaciones, con el fin de limitar la concurrencia de personas a las oficinas de la DGA.

La Dirección Técnica solo atenderá de forma presencial mediante turnos solicitados a través del Sistema de Comunicación y Notificación Electrónica Aduanera (SICNEA).

Los cambios en la modalidad de atención a los usuarios y tramitación de autorizaciones están en línea con las medidas dispuestas por el Gobierno Nacional para reducir el riesgo de contagio e impedir la propagación del coronavirus (COVID-19).

En virtud al Resolución General N° 4682/2020 del 17/03/2020 el Administrador de la AFIP en consonancia a lo dispuesto por las distintas resoluciones y acordadas de la CSJN, suspende todos los plazos que estuvieren corriendo en los distintos procedimientos vinculados a la aplicación, percepción y fiscalización de los tributos a cargo de la Aduana. Se instauró así un período de feria fiscal extraordinario, declarando días inhábiles desde el 16/03/2020. Cabe destacar que la suspensión operada va a cesar a medida que se vayan habilitando las distintas jurisdicciones, conforme la evolución la pandemia dentro del territorio nacional. Así, se irán decretando “zonas

blancas” para la continuación de las tareas de todos los operadores intervinientes, volviendo a correr los plazos a partir del dictado de la acordada correspondiente por parte de la CSJN.

Dentro de la normativa aplicable al Servicio Aduanero, el Código Aduanero (Ley N° 22.415), en su artículo 664 faculta al PODER EJECUTIVO NACIONAL a desgravar del derecho de importación, la importación para consumo de mercadería gravada con este tributo, así como a modificar el derecho de importación establecido, entre otros supuestos “...con el objeto de cumplir alguna de las siguientes finalidades (...) c) promover, proteger o conservar las actividades nacionales productivas de bienes o servicios, así como dichos bienes y servicios, los recursos naturales o las especies animales o vegetales; d) estabilizar los precios internos a niveles convenientes o mantener un volumen de ofertas adecuado a las necesidades de abastecimiento del mercado interno ...”, y el artículo 765 establece que el PODER EJECUTIVO NACIONAL, *por razones justificadas, podrá otorgar exenciones totales o parciales de la tasa de estadística, ya sean sectoriales o individuales.*

En el marco de estas facultades se dictaron una serie de Decretos y Resoluciones, como se hizo mención anteriormente, para facilitar las importaciones y regulando de manera más rigurosa las exportaciones, de las mercaderías declaradas indispensables en estos tiempos críticos.

Entre ellos tenemos a los Decretos N°333/2020 (01/04/2020) y 455/2020 (11/05/2020), los que fijan un Derecho de Importación Extrazona (MERCOSUR) del CERO POR CIENTO (0 %) para las mercaderías comprendidas en las posiciones arancelarias y que se detallan en un anexo⁴⁴ y exime del pago de la tasa de estadística a las operaciones de importación de los mismos bienes, recordando que esta última se utiliza para el financiamiento de las actividades aduaneras vinculadas con la registración, cómputo y sistematización de la información del comercio exterior e importa el 2.5% del valor en aduana de la mercadería en cuestión

Asimismo, a través de la Resolución General de AFIP N° 4696/2020 del 14/04/2020, exceptúa por un plazo de SESENTA (60) días, del régimen

⁴⁴ Citamos algunas de ellas: alcohol etílico, sin desnaturalizar, en grado alcohólico volumétrico superior a 80% vol., con un contenido de agua inferior o igual a 1% vol., desinfectante de superficies para equipos médicos y pisos, reactivos para diagnóstico de uso in vitro para uso humano para la detección de COVID-19, artículos de laboratorio o farmacia, guantes para cirugía, mascarillas, gorros descartables, concentradores de oxígeno, gafas de seguridad, endoscopios, audiómetros, etc.

de percepción del impuesto al valor agregado, a la importación para consumo de las mercaderías consideradas esenciales.

Estas medidas apuntan a un concreto abaratamiento de esas mercaderías para quienes en definitiva las consuman, implicando también un claro diferimiento del pago de los tributos internos para los importadores, descomprimiendo así la presión tributaria.

La Disposición N° 5/2020 del 18/03/2020 el elimina determinados productos (por ejemplo, equipo médico y equipo de protección personal) de la lista de bienes sujetos al régimen de licencias no automáticas de importación (15 líneas arancelarias al nivel de 8 dígitos de los Capítulos 22; 38; 62; 63; 65; y 90 de la Nomenclatura Común del MERCOSUR), debido a la pandemia de COVID-19.

Por su parte el Decreto N° 301/2020 del 19/03/2020 prevé que para realizar la exportación de aparatos de oxigenoterapia (respiradores), sus partes y accesorios, deberán tramitar un permiso especial de exportación a ser emitido por el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO con la necesaria intervención del MINISTERIO DE SALUD, ello a los fines de garantizar y satisfacer íntegramente la demanda de esa aparatología en el mercado interno; conforme lo prescribe la misma normativa, que expresamente establece que la emisión de dicho permiso se encontrará supeditada a la total cobertura de las necesidades de abastecimiento local de los bienes involucrados. La presente medida no alcanza a las exportaciones que tengan como destino el Área Aduanera Especial creada por la Ley N° 19.640 o de éste al Territorio Aduanero General.

Esta última resolución, que en la práctica se traduce en una prohibición de exportación de ciertos productos considerados esenciales, vgr. equipos de tratamiento de oxígeno, respiradores, entre otros, está justificada en la preponderancia de la salud pública como bien jurídico protegido en comparación con otros derechos comprometidos.

El Ministerio de Desarrollo Productivo con fecha 20/03/2020 mediante la resolución N° 114/2020 procedió a suspender las medidas antidumping aplicadas oportunamente a las operaciones de exportación hacia la REPÚBLICA ARGENTINA de jeringas hipodérmicas de material plástico, descartables, estériles, con y sin agujas, originarias de la REPÚBLICA POPULAR CHINA, que le imponían un derecho antidumping ad valorem definitivo calculado sobre los valores FOB declarados del CINCUENTA Y NUEVE POR CIENTO (59%), por el término de CINCO (5) años. En el mismo sentido, por la resolución N° 118/2020 se suspenden las medidas antidumping aplicadas a las disoluciones parenterales que contengan cloru-

ro de sodio o dextrosa estériles en sistemas cerrados de infusión (soluciones fisiológicas), originarias de la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL y de los ESTADOS UNIDOS MEXICANOS que le imponían un derecho antidumping específico definitivo que ascendía desde los USD 0,11 a 0,31 por unidad, dependiendo del tamaño del mismo. El argumento de ambas resoluciones expresaba que se trataba de productos muy sensibles para la salud pública, a mantenerse la suspensión por el plazo que perdure la emergencia pública en materia sanitaria declarada por la Ley N° 27.541.

Sin perjuicio de que la mayoría de medidas fueron tomadas para garantizar el abastecimiento nacional y que se trataban de materias propias delegadas y facultadas al PODER EJECUTIVO NACIONAL, fueron criticadas por reconocidos constitucionalistas, ya que algunas de ellas restringían o menoscababan derechos fundamentales reconocidos como el de la propiedad y el de libertad de contratación, afectando los mismos en contra de la seguridad jurídica. En estos casos entran en conflicto varios intereses y derechos fundamentales reconocidos constitucionalmente; teniendo en cuenta las medidas adoptadas, el Poder Ejecutivo Nacional ha hecho primar el de la Salud Pública ante cualquier otro, criterio que fue seguido por los Ejecutivos Provinciales, aunque alguno de estos adoptó medidas extremas como la prohibición del paso de transporte por su territorio provincial.

Impacto Económico

El Gobierno Nacional tenía expectativas en el ámbito del comercio internacional de poder cumplir con sus compromisos con las obligaciones nacidas en acreencias externas y poder llegar a un balance positivo al final de año en la balanza comercial. Todo ello se vio afectado tal cual supra lo hemos manifestado por el marco de la pandemia declarada por la OMS, lo que modificó el panorama no solo nacional sino también internacional, donde todas las economías se ven afectadas, sin excepción.

La retracción en el comercio internacional afectó notablemente las economías nacionales y la nuestra no es la excepción, sumado al estado crítico que ya se encontraba, con la parálisis económica los precios y valores de las mercaderías fueron decayendo, como es el caso del petróleo, y las materias primas, las que son la principal fuente de nuestras exportaciones. En base a ello se puede estimar que se verán reducidas las exportaciones en la cantidad y en sus valores. Asimismo, según estimaciones, la balanza comercial de Argentina no se vería afectada en cuanto a que se llegaría

a un superávit por razones de contracción de las exportaciones como así también por un declive importante en las importaciones.

El FMI estima para este año 2020 una caída de la economía mundial en un 4,9 por ciento y para nuestro país sería del 9,9 por ciento.

Desde Cancillería sostienen que la capacidad productiva de bienes y servicios exportable va a verse afectada este año y los primeros meses del 2021. No obstante, el sector agroalimentario va a ser el menos afectado por la demanda que se incrementará a nivel mundial por el efecto de la pandemia según lo analizado por la FAO (Fondo de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura). Ello es así, dada la ruptura de los procesos productivos de alimentos a nivel mundial, en donde Argentina se presenta con un alto grado de competitividad en todo lo que se refiera a la producción y demás eslabones de la cadena productiva de alimentos, máxime si tenemos en cuenta que algunos de ellos han aumentado sus precios a nivel global.

Por otro lado y con respecto a otros bienes que nuestro país produce como los industriales, su impacto va a ser más negativo en la crisis económica mundial, donde la caída del PBI va a rondar entre de entre 4% y 10% en los países más desarrollados y una disminución del comercio internacional estimado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), entre un 13% (los más optimistas) y 32% y afectando principalmente a bienes y servicios.

Por lo tanto, ya se está trabajando en afianzar mercados existentes como el de China, Unión Europea, México, Canadá y EEUU, como así también el mercado regional con nuestro principal socio, Brasil. Se pretende además atender otros y nuevos mercados como Centro América, India, Asia Central, mundo árabe y África con los cuales ya se comenzaron reuniones de promoción, tratando de cambiar la idea de que vengan a comprar, por la ir a ofrecerles, logrando de esta forma crear nuevas redes comerciales, estudiando mercados y desarrollando estructuras de intercambio tecnológico.

VI- Reflexión final

Desde hace varios años y con el fin de graficar la importancia de nuestra disciplina en la formación de los abogados, comparamos nuestro

principal objeto de estudio con el aparato circulatorio del ser humano⁴⁵. Siguiendo con la misma analogía y aplicada a la situación que atravesamos, cuando se produce una herida, debe intentar controlarse ejerciendo presión sobre la misma, pero de una manera tal que no se prolongue como para provocar la falta de irrigación en algún sector del cuerpo y éste, finalmente se necrose.

En estos tiempos, algunos “opinólogos” nos sitúan en la falaz disyuntiva entre salud y economía. En este sentido queremos recordar al ex presidente uruguayo Luis Alberto Lacalle que ante el conflicto entre los ambientalistas y aquellos que intentaban urgentemente realizar las obras que optimicen el uso y aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay Paraná, se expresó con absoluta claridad: La opción no es el medioambiente o el progreso, la opción es el hombre⁴⁶.

Una vez más, la elección debe ser el ser humano. El desafío consiste en encontrar soluciones jurídicas acorde a la envergadura de la situación en que nos vemos inmersos, procurando fundamentalmente el equilibrio de detener la hemorragia pero evitando el camino sin retorno de la amputación. Consecuentemente, consideramos que todos los sectores deberán realizar alguna concesión, ceder algún interés que, hasta antes de la pandemia era irrenunciable, porque en definitiva “*el cien por ciento de cero... es cero*”.

BIBLIOGRAFÍA

- Alterini, Atilio A. - Ameal, Oscar J. - López Cabana, Roberto M., Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1995.
- Balián, E. N. & Benegas, M. N. (2013), Prescripción aeronáutica. Necesidad de adecuar el régimen de responsabilidad aeronáutica a la Ley de Defensa del Consumidor. DDCCy, 2013.
- Borda, Guillermo A., Tratado de Derecho Civil, Obligaciones, Tomo I.
- Bustamante Alsina, Jorge, Teoría General de la Responsabilidad Civil, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1972.

⁴⁵ JAVUREK, Giselle, *Responsabilidad del transportador de mercaderías por agua: ¿Actividad riesgosa protegida o abuso del Derecho?*, 2009, Ed. Lerner, Córdoba, pág. 27.

⁴⁶ JAVUREK, Giselle, *De timones, alas y fletes*, 2009, Ed. Lerner, Córdoba, pág. 209.

- Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala A, Favale, Roque Daniel y otro c/Despegar.com.ar S.A. - Ordinario, 28/06/2019.
- Chami, Diego, Manual de Derecho de la Navegación, Abeledo Perrot: Buenos Aires, 2010.
- Código Civil y Comercial de la Nación.
- Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).
- Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de Mar (STCW 1978)
- Fernández-Conchoso, A., Aproximación al efecto del COVID-19 en los contratos marítimos. Clyde & Co, 2020.
- Folchi, Mario O., Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil, Editorial Astrea, Buenos Aires, 2015.
- Folchi, Mario O., Derecho Aeronáutico y Derecho del Consumidor (I. Editores, Ed.), Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, 2015.
- Hidalgo G. & Pesqueira Nozikovsky M. S. (2019). Derecho Aeronáutico vs. Derecho del Consumidor. Cuestión de Competencia. Jurisprudencia resonante de la provincia de Córdoba, Argentina. XLIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XII Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico. Palma de Mallorca, España, Difusión Jurídica. ISBN 978-84-17677-04-6.
- Javurek, Giselle, Responsabilidad del transportador de mercaderías por agua: ¿Actividad riesgosa protegida o abuso del Derecho?, 2009, Ed. Lerner, Córdoba.
- Javurek, Giselle, De timones, alas y fletes, 2009, Ed. Lerner, Córdoba.
- Juzgado Contencioso Administrativo, Secretaría N° 1, San Juan, “Ibáñez, Mariela y otros c/Falabella Viajes y Latam Airlines Group - Amparo , 12/03/202”.
- Ley N° 24.240 Ley Defensa del Consumidor.
- Ley N° 20.744 Ley de Contrato de Trabajo.
- Las normas de la OIT y la COVID-19 (coronavirus) Preguntas frecuentes - Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19 - 29 de mayo de 2020.
- Ley 24557 Riesgos de Trabajo.

Maddaloni, Osvaldo, “El art. 223 bis de la LCT en tiempos de Coronavirus”, Rubinzal on line, Cita: RC D 1656/2020.

Observatorio de la OIT: El COVID-19 y el mundo del trabajo. Cuarta edición Estimaciones actualizadas y análisis - 27 de mayo de 2020

Pulido Begines, J. , Cruise ships contracts: transport or package tour? Diritto dei trasporti. pp.369-390, 2015.

Risolia, Marco Aurelio, Soberanía y crisis del contrato en nuestra legislación civil, Bs, As, Edit. Abeledo Perrot, 1958.

Tale, Camilo, Contrato de Viaje, Tomo I, Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 2005.

Trigo Represas, Félix A. - López Mesa, Marcelo J, Tratado de Responsabilidad Civil, Tomos I y II, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2005.

www.actualidadespacial.com

www.afip.gob.ar

www.anac.gob.ar

www.aviacionargentina.com.ar

www.boletinoficial.gob.ar

www.iatatravelcentre.com

www.itfaviationspanish.org

Resolución ANAC (25/04/2020). Autorización Transporte de Pasajeros, Buenos Aires, fecha de consulta: 26/04/2020, en <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228284/20200427>

Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de Mar (STCW 1978)

Observatorio de la OIT: El COVID-19 y el mundo del trabajo. Cuarta edición Estimaciones actualizadas y análisis - 27 de mayo de 2020

Las normas de la OIT y la COVID-19 (coronavirus) Preguntas frecuentes - Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19 - 29 de mayo de 2020

Aseguradoras de Riesgos de Trabajo Ley 24557.

Página Oficial DGA/AFIP: Objetivo y Fines.