C.E.D.A.E.

ISSN 3008-816X

www.cedaeonline.com.ar

Editado por “Asociación Civil, Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial” Resolución IGJ Nº 477/2010

infocedaeonline@gmail.com

El diálogo de fuentes en el transporte aéreo internacional: Estudio comparativo de los fallos “Sabbatini” y “Fiorentino” sobre la procedencia del daño punitivo.

Por Adriana Elba Shultz[1]

1 – Introducción.

Los pronunciamientos dictados por la Sala D de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial de Capital Federal en los autos “Sabbatini” y “Fiorentino” constituyen un valioso objeto de estudio para la doctrina del derecho de daños y el derecho del consumo.

La viabilidad de aplicar la multa por daño punitivo (artículo 52 bis de la Ley 24.240)[1] en el transporte aéreo internacional desató una compleja discusión jurídica frente a las exclusiones del Convenio de Montreal de 1999. (2) La interpretación de esta colisión de leyes dividió el criterio de los magistrados de la Sala D de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial a mediados de

[1] La autora es cursante de la especialización en Derecho Aeronáutico Espacial y Aeroportuario INDA 2026. Mediadora, Docente Universitaria.

2026 al resolver las causas “Sabbatini c/ Iberia” [3] y “Fiorentino c/ Aerovías de México” [4].

2 - La Regulación del Convenio de Montreal de 1999 y el principio de exclusión punitiva.

El régimen de responsabilidad civil aplicable al transporte de pasajeros, equipaje y carga en el plano internacional encuentra su piedra angular restrictiva en el artículo 29 del Convenio de Montreal de 1999. Este instrumento de unificación multilateral, cuyo propósito es estandarizar la regulación global de la navegación comercial aérea, consagra un principio de exclusión liminar de las sanciones no compensatorias. Al disponer que “...toda acción de indemnización de daños sea que se funde en el presente convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa solamente podrá iniciarse con
sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente convenio... En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria”, la norma convencional delimita de manera taxativa el objeto de la pretensión indemnizable.
En términos prácticos, esta disposición se erige como una prerrogativa de limitación de responsabilidad para los transportistas internacionales. Esta barrera de protección normativa desplaza la aplicación de multas civiles o daños punitivos consagrados en legislaciones domésticas locales, consolidando la reparación del menoscabo efectivamente verificado como el único fin jurídico admisible dentro de su ámbito de aplicación material. (5)

---

(1) Ley 24.240, artículo 52 bis: Daño Punitivo. Al proveedor que no cumpla sus obligaciones legales o contractuales con el consumidor, a instancia del damnificado, el juez podrá aplicar una multa civil a favor del consumidor, la que se graduará en función de la gravedad del hecho y demás circunstancias del caso, independientemente de otras indemnizaciones que correspondan. Cuando más de un proveedor sea responsable del incumplimiento responderán todos solidariamente ante el consumidor, sin perjuicio de las acciones de regreso que les correspondan. La multa civil que se imponga no podrá superar el máximo de la sanción de multa prevista en el artículo 47, inciso b) de esta ley. (Artículo incorporado por art. 25 de la Ley N° 26.361 B.O. 7/4/2008)

(2) Convenio de Montreal. Artículo 29. Fundamento de las reclamaciones. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños sea que se funde en el presente convenio, en un contrato o en un acto

ilícito, sea en cualquier otra causa solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

(3) Sabbatini, Verónica Ailén y otro c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (18/06/2026)

(4) Fiorentino, Erika Estefanía y otro c/ Aerovías de México S.A.C. de C.V. (04/08/2026)

3 - Análisis de la causa "Sabbatini, Verónica Ailén y otro c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A." y la tensión de los magistrados de la Sala D.

En el marco de un reclamo originado por la omisión de reembolso de pasajes aéreos cancelados a causa de la emergencia sanitaria, la sentencia de grado que desestimó la procedencia de la multa civil fue objeto de recurso de apelación. Al abordar la controversia, la Sala D evidenció una marcada escisión doctrinal respecto de la viabilidad de aplicar la sanción prevista en el artículo 52 bis de la Ley 24.240 frente a los límites convencionales internacionales:

3.1 - La doctrina minoritaria (Voto del Dr. Pablo D. Heredia)

Este criterio postula la exclusión sistemática del daño punitivo en la actividad comercial de las transportadoras aéreas. Su fundamentación descansa en la regla de integración normativa del artículo 63 de la Ley 24.240, la cual supedita de forma principal la relación jurídica a las disposiciones del Código Aeronáutico y a los tratados internacionales vigentes.

En consecuencia, al consagrar el artículo 29 del Convenio de Montreal de 1999 (incorporado por Ley 26.451) una prohibición de condenas ejemplares o no compensatorias para cualquier acción vinculada al transporte de pasajeros, la aplicación de la multa civil del artículo 52 bis queda completamente desplazada por imperativo de especialidad de la norma internacional.

---

(5) Ley 24.240, artículo 63. — Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley. (Artículo derogado por art. 32 de la Ley N° 26.361 B.O. 7/4/2008, este último artículo fue observado por art. 1° Decreto N° 565/2008 B.O. 7/4/2008)

3.2 - La doctrina mayoritaria (Votos de los Dres. Eduardo R. Machin y Ernesto Lucchelli)

La postura que prevaleció optó por revocar el fallo apelado y admitir la procedencia de la multa civil. Los magistrados argumentaron que la veda del artículo 29 del tratado rige de manera exclusiva para los siniestros o contingencias estrictamente aeronáuticos regulados en su articulado (tales como muerte, lesiones, retraso o daños al equipaje).

Por lo tanto, las conductas comerciales e infracciones post-contractuales —tales como la retención indebida del precio del pasaje y el desinterés ante los reclamos extrajudiciales— configuran una causa autónoma ajena a la órbita de aplicación del tratado. Al encuadrar dicha inacción comercial bajo el estatuto del consumidor, los jueces declararon plenamente operativa la sanción del artículo 52 bis de la Ley 24.240, tipificando la morosidad y la consignación del valor nominal de forma tardía (tras la traba de la litis) como una "culpa grave" y un quebrantamiento manifiesto de los deberes de información y trato digno consignados en el artículo 8 bis de la norma consumerista. (6)

4 - Análisis de la causa “Fiorentino, Erika Estefanía y otro c/ Aerovías de México S.A.C. de C.V.” y la fragmentación de la responsabilidad y la atribución subjetiva de la multa civil.

El fallo aborda la apelación de una condena de primera instancia que había impuesto, bajo el régimen de solidaridad, una multa por daño punitivo (artículo 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor) de manera conjunta y concurrente a la transportadora aérea (Aeroméxico) y a la agencia de viajes intermediaria (Almundo).

4.1 - El criterio de atribución de responsabilidad aplicable al transportista aéreo (Aeroméxico)

Respecto de la aerolínea, la Sala D evidenció la misma fractura hermenéutica que caracterizó al precedente “Sabbatini c/ Iberia”, oponiendo dos argumentaciones doctrinarias sobre la articulación de las fuentes del derecho:

(6) Ley 24.240, artículo 8º bis: Trato digno. Prácticas abusivas. Los proveedores deberán garantizar condiciones de atención y trato digno y equitativo a los consumidores y usuarios. Deberán abstenerse de desplegar conductas que

coloquen a los consumidores en situaciones vergonzantes, vejatorias o intimidatorias. No podrán ejercer sobre los consumidores extranjeros diferenciación alguna sobre precios, calidades técnicas o comerciales o cualquier otro aspecto relevante sobre los bienes y servicios que comercialice. Cualquier excepción a lo señalado deberá ser autorizada por la autoridad de aplicación en razones de interés general debidamente fundadas … (Artículo incorporado por art. 6° de la Ley N° 26.361 B.O. 7/4/2008)

4.1.1 - El lineamiento argumental de la inmunidad convencional (Voto minoritario del Dr. Pablo D. Heredia), fundado en una interpretación restrictiva y sistemática de la supremacía de los tratados, el Dr. Heredia propuso revocar la sanción contra la aerolínea. Su razonamiento se estructura sobre la regla de especialidad del artículo 63 de la Ley 24.240, el cual supedita la aplicación del estatuto del consumidor a las leyes específicas del derecho aeronáutico. Al encontrarse regulada la materia por el Convenio de Montreal de 1999 (incorporado por la Ley 26.451) (7), resulta plenamente operativa la prohibición taxativa de su artículo 29, el cual excluye la procedencia de indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier otra naturaleza no compensatoria en las acciones derivadas del transporte aéreo.

4.1.2 - El lineamiento argumental del desdoblamiento relacional e infracción de consumo autónoma (Voto mayoritario de los Dres. Eduardo R. Machin y Ernesto Lucchelli): La mayoría de la Sala confirmó la imposición del daño punitivo mediante la delimitación del ámbito material del tratado internacional. Los magistrados sostuvieron que la exclusión del artículo 29 del Convenio de Montreal se circunscribe de forma exclusiva a las contingencias y siniestros propios de la aeronavegación tarifados en el acuerdo (tales como retrasos, averías o lesiones). Por el contrario, la omisión de reembolsar las tarifas canceladas y la desatención posterior configuran un incumplimiento de deberes comerciales post-contractuales que escapan a la materia del convenio. Al encuadrarse estas conductas bajo la Ley de Defensa del Consumidor, se declaró viable la multa del artículo 52 bis por la infracción autónoma a los deberes de información y trato digno (artículo 8 bis de la Ley 24.240). Igual criterio aplicado en la causa “Sabbatini”.

(7) Ley 26.451 de Argentina aprueba el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, conocido como el Convenio de Montreal de 1999.

4.2 - El criterio de atribución de responsabilidad aplicable a la agencia de viajes (Almundo)

En relación con la agencia de turismo intermedia, el tribunal alcanzó unanimidad absoluta para confirmar la multa civil de primera instancia, sustentando su decisión en dos categorías jurídicas nítidas:

4.2.1 - El tribunal determinó la inaplicabilidad del principio de limitación de responsabilidad convencional (*ratione personae*) de forma unánime ya que, las limitaciones de responsabilidad y las exclusiones punitivas contenidas en el Convenio de Montreal están reservadas de forma exclusiva a los transportistas aéreos. Por lo tanto, Almundo, en su carácter de intermediaria comercial de servicios turísticos, carece de legitimación para invocar el artículo 29 del tratado, quedando su responsabilidad civil regida de manera directa e integral por el derecho común y el estatuto del consumidor local.

4.2.2 - Y, para viabilizar la aplicación de la multa del artículo 52 bis de la Ley 24.20, la Sala D evaluó la conducta de la agencia bajo el estándar de la culpa grave. Se constató que Almundo incurrió en una conducta gravemente desaprensiva al omitir la realización de gestiones útiles y diligentes ante la aerolínea para operativizar el reintegro de los fondos de los pasajes cancelados. El tribunal valoró que la firma pretendió eludir su responsabilidad profesional derivando de manera simplista la totalidad de la culpa a la aerolínea, lo cual constituyó un abuso de su posición de privilegio frente a la debilidad del consumidor y una infracción manifiesta al deber de trato digno (artículo 8 bis de la Ley 24.240). El tribunal aplicó el juicio de reprochabilidad subjetiva y negligencia profesional.

Así, el pronunciamiento dictado en la causa “Sabbatini c/ Iberia” trasciende la mera resolución de un conflicto fáctico de consumo para erigirse en un valioso precedente dogmático sobre la coexistencia, integración y delimitación de microsistemas normativos en el derecho privado contemporáneo. El núcleo de la discrepancia en la Sala D no radica en la valoración de los hechos, sino en la definición del ámbito material de aplicación de los tratados internacionales frente al ordenamiento tuitivo constitucional de los consumidores.

Por su parte, la doctrina emanada de “Fiorentino” ilustra que la aplicación del daño punitivo en las relaciones de consumo conexas exige un examen de reprochabilidad subjetiva individualizado. Aun cuando el evento dañoso sea único -el desamparo de los pasajeros varados-, la Sala D demuestra que es técnicamente correcto fragmentar la atribución de la multa civil. Esto permite aplicar un doble estándar: un análisis de prelación de fuentes internacionales para eximir de la multa a la transportadora aérea -según la minoría del Dr. Heredia-, y un análisis de derecho de consumo local para sancionar con todo su rigor a la intermediaria comercial por las deficiencias autónomas de su gestión profesional.

En definitiva, los fallos “Sabbatini” y “Fiorentino” ilustran el tránsito desde una interpretación estática del derecho aeronáutico hacia una lectura dinámica e interactiva de las fuentes, donde la especialidad del tratado internacional no anula la vigencia de los derechos fundamentales del consumidor cuando la infracción denunciada pertenece estrictamente a la órbita de la desatención comercial y el trato desaprensivo.

5.- La tendencia judicial mayoritaria a la "consumerización" acrítica del transporte aéreo representa un riesgo de fragmentación del sistema aeronáutico internacional.

Los considerandos del Decreto 565/2008 cita el precedente de la doctrina del Tribunal Supremo de Judicatura Inglés (Sidhu c/ British Airways, 1997) demostrando que los tribunales locales carecen de libertad para otorgar remedios del derecho interno que no estén previstos en la convención internacional, pues ello equivaldría a crear un sistema paralelo incompatible que distorsionaría y socavaría la uniformidad del sistema internacional de responsabilidad. De igual modo, cita la doctrina de la Corte Suprema de los Estados Unidos (El Al Israel Airlines c/ Tseng , 1999) destacando que el esquema integral y exhaustivo de responsabilidad aeronáutica exige una interpretación estricta de la uniformidad, impidiendo que las compañías de transporte queden sujetas a normas internas dispares o imprevisibles en las distintas jurisdicciones signatarias. (8)

(8) Decreto 565/2008 “…Que los principios de autonomía, integralidad, uniformidad internacionalidad del derecho aeronáutico siguen siendo consagrados en los más altos tribunales, tanto es así que el Tribunal Supremo de Judicatura Inglés sostuvo en el caso "Sidhu c/ British Airways" en 1977, que los Tribunales de cada país no cuentan con la libertad de brindar recursos previstos por las normas de derecho interno, dado que ello significa socavar la Convención —

5.1.- La Jerarquía Constitucional y la Regla de Especialidad: el artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor.

El punto de partida insoslayable es la pirámide jurídica nacional (artículo 75, inciso 22 de la Constitución Nacional), la cual otorga a los tratados internacionales una jerarquía superior a las leyes emanadas del Congreso de la Nación.

El artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor (Ley N° 24.240) fija una regla explícita de integración: “Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley”.

Ley de Defensa del Consumidor constituye una norma correctora y no como una norma de fondo. La Doctora Aída Kemelmajer de Carlucci lo expuso y el Poder Ejecutivo nacional lo ratificó en los considerandos del Decreto 565/2008, el estatuto de consumo no constituye una norma de fondo sustitutiva, sino un cuerpo protector genérico y supletorio (9)

Por su parte, el Dr. Carlos María Vassallo expresa que conforme al artículo 27 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969), el Estado argentino no puede invocar normas de su derecho interno como el artículo 52 bis de la Ley 24.240 para justificar la inobservancia o alteración de un tratado multilateral. Pretender desplazar el Convenio de Montreal mediante la Ley de Defensa del Consumidor compromete la responsabilidad internacional del Estado. (10)

Asimismo, sostiene que el ordenamiento aeronáutico es un microsistema autosuficiente, integral e imperativo. La Ley 24240 solo tiene cabida de forma subsidiaria ante la existencia de una genuina laguna o vacío legal en el derecho especial, la cual no existe en materia de responsabilidad resarcitoria y de exenciones punitivas. (11)

5.2 -La Cláusula de Exclusividad y Prohibición Punitiva del Artículo 29 del Convenio de Montreal de 1999.

El pilar sobre el cual se asienta la uniformidad de la aviación comercial global es el artículo 29 del Convenio de Montreal de 1999 incorporado al ordenamiento nacional por Ley N° 26.451.

La norma establece de forma imperativa: “...En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga toda acción de indemnización de daños sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio... En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria...”.

Su objetivo expreso fue cerrar la puerta a que los tribunales locales inventaran acciones del derecho común o infraccional doméstico para eludir los límites resarcitorios o aplicar sanciones punitivas. (12)

_____

(9) Kemelmajer de Carlucci, Aída “Consumidores y responsabilidad civil en el transporte aerocomercial. Subsidiariedad de la ley de defensa del consumidor frente a las normas del Derecho Aeronáutico”

(10) Vassallo, Carlos María “Pasajeros insubordinados o perturbadores y la defensa del consumidor” Para reforzar la prevalencia irrestricta de los tratados internacionales de navegación sobre la Ley de Defensa del Consumidor, el Dr. Vassallo acude a los principios fundamentales del Derecho Internacional Público regulados en la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados: Principios de Pacta Sunt Servanda e Imperatividad (Art. 26): Los Estados signatarios están obligados a cumplir los compromisos asumidos en tratados multilaterales (como el Convenio de Montreal de 1999) de buena fe. Ininvocabilidad del Derecho Interno (Art. 27): conforme al artículo 27 de la Convención de Viena, un Estado no puede escudarse en disposiciones de su legislación doméstica —como lo es una ley interna de protección al consumidor— para justificar la inobservancia o alteración de los términos de un tratado internacional de aviación.

(11) Vassallo, Carlos María “Pasajeros insubordinados o perturbadores y la defensa del consumidor”, el requisito de "Vacío Legal", el Dr. Vassallo enfatiza que la aplicación supletoria de la Ley 24240 es de carácter excepcional. Dado que el ordenamiento aeronáutico nutre sus regulaciones en tratados internacionales, normas de fondo y una minuciosa reglamentación dictada por las autoridades competentes en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el espacio normativo para invocar la Ley de Defensa del Consumidor es extremadamente reducido.

5.3- Crítica al "Desdoblamiento Relacional" de los votos mayoritarios de la Sala D.

La postura mayoritaria de los votos de los Dres. Machin y Lucchelli de los jueces que integran la Sala D recurre a un artificio argumentativo que denominan "desdoblamiento relacional" y afirman que si el reclamo se funda en la inacción poscontractual, la falta de información o la demora en el reembolso, la

controversia "deja de ser aeronáutica" para convertirse en una mera infracción de consumo del artículo 8 bis de la Ley 24240.

Dicho razonamiento presenta serias inconsistencias ya que atenta contra la unidad del contrato de transporte porque el pedido de reintegro de la tarifa cancelada no es una relación jurídica independiente sino una cuestión inescindible de la ejecución y extinción del contrato de pasaje aéreo.

Por otro lado, si bastara con calificar cualquier incumplimiento o demora en la restitución de fondos como "trato indigno" o "infracción comercial" para aplicar el artículo 52 bis de la Ley 24240, la prohibición del artículo 29 del tratado internacional se volvería completamente ilusoria.

Además, el artículo 29 del Convenio de Montreal prohíbe el daño punitivo en "cualquier acción de indemnización de daños... sea en cualquier otra causa". Es decir, no limita la prohibición únicamente a los siniestros del vuelo por muerte, lesiones o equipaje, sino a toda acción indemnizatoria derivada de la relación de transporte internacional.

5.4- La Solución del Voto del Dr. Pablo D. Heredia.

El voto en disidencia del Dr. Heredia, y al cual adhiero, expone su rigurosa técnica jurídica, respetando fielmente las jerarquías de las fuentes y el alcance *ratione personae* y *ratione materiae* de las normas.

En el caso Sabbatini c/ Iberia (18/06/2026), resolvió que, al tutelar el artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor las normas especiales del derecho aeronáutico, entre las que se destaca la prohibición expresa del artículo 29 del Convenio de Montreal, la pretensión de aplicar la multa civil del artículo 52 bis de la Ley 24240 resulta legalmente inviable. Y demostró que la imposibilidad de viajar originada en las restricciones

(12) Doctrina del Tribunal Supremo de Judicatura Inglés (Sidhu c/ British Airways, 1997)

gubernamentales de la pandemia configuró un supuesto de fuerza mayor según el

artículo 1730 del Código Civil y Comercial de la Nación. La resolución del contrato sin culpa de las partes otorga el derecho a la restitución del valor abonado conforme lo establecido en el artículo 772 del Código Civil y Comercial

de la Nación, pero no genera responsabilidad por daños ni habilita resarcimientos morales o penas punitivas.

En tanto, en el caso Fiorentino c/ Aerovías de México (04/08/2026), demostró que su defensa del Convenio de Montreal responde a una aplicación del ámbito de aplicación subjetivo (ratione personae) del tratado, ya que con respecto de la aerolínea Aeroméxico reafirma que las transportadoras aéreas gozan del régimen de exención punitiva internacional por la aplicación armónica del artículo 29 del convenio de Montreal y del artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor; mientras que, con respecto a la agencia de viajes Almundo la considera una intermediaria comercial de servicios turísticos y carece de legitimación para invocar el Convenio de Montreal porque éste sólo protege al transportador. Al comprobar que la agencia de viajes incurrió en una omisión de diligencia al no gestionar eficazmente el reembolso ante la aerolínea quedó expuesta al estatuto de la Ley de Defensa del Consumidor y confirmó la sanción de daño punitivo del artículo 52 bis.

5.5- Reivindicación de la doctrina del Dr. Pablo D. Heredia

La doctrina de la minoría del Dr. Heredia debe ser reivindicada como el único criterio tuitivo de la coherencia del sistema del Derecho Internacional Privado y del Derecho Aeronáutico de fondo.

Su postura representa la única en la alzada que resguarda la seguridad jurídica, la supremacía constitucional de los tratados internacionales (art. 75 inc. 22 CN) y el cumplimiento de los compromisos asumidos por la República Argentina bajo la Convención de Viena de 1969.

Su criterio justifica la prevalencia del Convenio de Montreal de 1999 incorporado al derecho argentino mediante la Ley 26.451 sobre el estatuto general del consumidor a través de una articulación normativa coherente.

El Dr. Heredia destaca que el artículo 63 de la Ley de Defensa del Consumidor establece de manera explícita que, en el contrato de transporte aéreo, las normas de consumo no se aplican de forma directa ni principal, sino únicamente de manera supletoria. Es decir, la Ley 24240 queda relegada a un rol subsidiario, limitado a aquellos supuestos que no estén previstos o contemplados en el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y las reglamentaciones inherentes al contrato.

Fundamenta su voto citando textualmente el artículo 29 del Convenio de Montreal. Esta norma dispone que toda acción de indemnización de daños derivada del transporte de pasajeros, equipaje o carga, sea que se funde en dicho Convenio, en un contrato, en un acto ilícito o en cualquier otra causa, solo puede iniciarse bajo las condiciones y límites previstos en el propio tratado.
Particularmente, enfatiza el mandato imperativo con el que concluye la norma "En ninguna de esas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria".
Al articular el artículo 63 de la Ley 24240 con el artículo 29 del Convenio de Montreal, el Dr. Heredia concluye que la pretensión de imponer sanciones civiles como el daño punitivo del artículo 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor a las transportadoras aéreas queda legalmente descartada, ya que existe una regulación de fuente internacional con rango superior y contenido específico que excluye expresamente los rubros no compensatorios, la norma tuitiva local no puede desplazar al tratado.
La actual tendencia judicial de aplicar de forma automática las normas de consumo a la aviación comercial compromete la integridad y la cohesión del sistema internacional regulatorio.

6- Conclusión.

Postulo la doctrina minoritaria del Dr. Pablo Heredia en cuanto que:

-Toda vez que el régimen convencional internacional consagra un marco específico de preferente aplicación y prohíbe de forma taxativa los rubros indemnizatorios no compensatorios, queda excluida la viabilidad legal de imponer daños punitivos al amparo del artículo 52 bis de la ley de consumo local.

- El principio de supremacía de los tratados obstaculiza la sustitución de la norma internacional por el derecho de protección al consumidor doméstico.

Buenos Aires, noviembre 2026