

LA AUSENCIA DE LO NECESARIO TRANSPORTE, COMERCIO EXTERIOR, TURISMO Y DERECHO ADUANERO EN LA FORMACIÓN DEL ABOGADO*

*THE ABSENCE OF WHAT IS NECESSARY
TRANSPORT, FOREIGN TRADE, TOURISM AND CUSTOMS
LAW IN THE TRAINING OF A LAWYER*

*Giselle Javurek***

Resumen: En septiembre de 2017, por Resolución N° 3401-E2017, el Ministerio de Educación de la Nación aprobó los contenidos curriculares mínimos de la Carrera de Abogacía, en miras a la primera convocatoria para acreditar la misma por ante la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria (CONEAU) y que se concretara el 18 de diciembre de ese mismo año. Sorprendentemente, la temática base del presente trabajo, es decir, transporte, comercio exterior, turismo y derecho aduanero, se encuentra ausente de lo exigido para otorgar el título de abogado en nuestro país, a pesar de las innumerables situaciones que se presentan en el ejercicio de la profesión y que requieren el conocimiento de normativa específica.

Palabras clave: Carrera de Abogacía - Contenidos mínimos - Comercio exterior - Transporte - Derecho aduanero.

Abstract: The National Ministry of Education approved, according to resolution n° 3401-E2017 passed in September 2017, the basic curricular contents for the Law career in view of the first call, which took place on 18th December 2017, in order to have them accredited by the National Commission of University Evaluation and Approval (CONEAU). Surprisingly the basic topics this paper deals with, *i.e.* Transport, Foreign Trade, Tourism and Customs Law are not compulsorily included in the syllabus of the Law career in our country despite the countless

* Trabajo recibido el 15 de marzo de 2023 y aprobado para su publicación el 10 de abril del mismo año.

** Abogada. Especialista en Régimen Jurídico en Comercio Exterior. Doctora en Derecho y Ciencias Sociales. Par acreditadora internacional de Carreras de Abogacía en América Latina. Profesora Titular por Concurso en la asignatura Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba. Profesora Titular por Concurso de Derecho de la Navegación de la Carrera de Abogacía, Universidad Nacional de Chilecito.

situations a lawyer has to face during the practice of his profession and that require the knowledge of the specific regulations on these topics.

Keywords: The Law career - Basic contents - Foreign trade - Transport - Customs law.

Sumario: I. La realidad en la práctica profesional. II. La importancia de la disciplina a nivel mundial. III. Contenidos curriculares mínimos exigidos. IV. Planes de Estudios en las Universidades argentinas en relación al comercio exterior, transporte, aduana y turismo. V. Consecuencias de la ausencia. VI. Conclusión.

I. La realidad en la práctica profesional

Un empresario textil concurre al puerto a buscar rollos de tela necesarios para la producción y posterior venta de uniformes escolares, pero al querer retirarla constata que el color no es el pactado ¿Debe retirarla de todas maneras de los depósitos portuarios por más que no sea la mercadería que compró?

Una firma exportadora necesita repetir de la Dirección de Aduanas montos abonados indebidamente en concepto de derechos de importación por haberse calculado con una base errónea ¿Cuál es el procedimiento?

Una empresa importadora contrata la compra bajo la cláusula CIF de determinada mercadería que se pierde por haber sido desembarcada del medio de transporte por equivocación en un puerto de escala. Aun así, el vendedor reclama a la otra parte el precio acordado ¿Debe el importador, que no recibió nada de lo comprado, pagarle al vendedor?

La Dirección de Aduana pretende el cobro de derechos de importación de mercadería que fue robada en el trayecto de Buenos Aires a Córdoba en donde iba a ser nacionalizada ¿Se deben tributos por mercadería que desapareció de la esfera de custodia del importador por el ilícito?

Por la cancelación de un vuelo, un pasajero pierde sus vacaciones, hoteles contratados, excursiones y su agencia de viajes le contesta a sus reclamos que ha actuado como intermediaria y no como organizadora de viaje ¿Es legítimo el planteo?

Una aerolínea extravía las valijas de un diseñador que contenían costosos vestidos y aquélla pretende liberarse pagando los montos fijados en el Convenio de Montreal, independientemente de que el pasajero pueda probar el valor de lo perdido ¿Es procedente el beneficio de la limitación de responsabilidad del transportador?

Se deniega el embarque a un pasajero por encontrarse sobrevendido el vuelo ¿Es aplicable la normativa de defensa del consumidor?

Asumiendo el riesgo de pecar por exceso en el listado de los ejemplos citados, queríamos comenzar estas breves reflexiones de una manera gráfica y práctica a fin de dimensionar la importancia de la cantidad de situaciones que la realidad nos

presenta y que requieren de un conocimiento jurídico específico. Huelga decir que, a pesar de la cantidad de casos enunciados, de ninguna manera se ha abarcado la totalidad de escenarios que se plantean en la materia que nos ocupa.

II. La importancia de la disciplina a nivel mundial

Desde nuestros primeros años como profesional del Derecho nos interesó el estudio de las relaciones internacionales, del constante movimiento de personas y bienes en el mundo y las diversas consecuencias jurídicas de esa acción.

Luego de una especialidad sobre régimen jurídico del comercio exterior y preparándonos para la tesis doctoral, nos convencimos que la temática que habíamos elegido equivalía al sistema circulatorio de nuestro planeta. No nos cansaremos de hacer esta analogía porque aseguramos que ese movimiento, esa sinergia de seres humanos y mercancías es lo que mantiene irrigada, nutrida, en definitiva, viva, a la Tierra.

El gran filósofo Emmanuel Kant encontraba en esta circulación la clave para alcanzar la paz mundial en su obra “Para la paz perpetua” (*Zum ewigen Frieden*): “*la mejor garantía de una paz duradera se encuentra en el mundo del comercio y el intercambio internacional armónico entre los pueblos*”.

La alteración de ese “intercambio armónico”, ya sea que se dé por un hecho voluntario -como medidas comerciales que toman los Estados- o un accidente, como nos referiremos a continuación, repercute mucho más allá del lugar en donde ha ocurrido.

La realidad constantemente nos muestra la veracidad de tal afirmación. Efectivamente, el 23 de marzo de 2021, uno de los portacontenedores más grandes del mundo, el *Ever Given*, quedó literalmente atravesado en un sitio geopolítico de suma importancia, el Canal de Suez, interrumpiendo la navegación a cientos de barcos cargados con mercancías desde y hacia los cuatro puntos cardinales.

Mientras iban transcurriendo los días y el buque seguía sin poder ser removido, comenzaron a alzarse voces y a encenderse luces de alerta en cuanto a los serios efectos que dicha situación traía (y podría traer) sobre el comercio mundial: desabastecimiento, suba de precios, entre otros. Lo cierto es que en una semana se regularizó el tráfico en el canal y comenzaron a soplar vientos de calma.

Sin embargo, las secuelas de ese incidente, desde el punto de vista jurídico, plantean un panorama sumamente complejo que implican al menos media docena de instituciones y relaciones jurídicas y a otros tantos Estados.

Los informes y análisis que se dieron a conocer referían casi con exclusividad al comercio mundial; pero lo cierto es que las respuestas jurídicas a las múltiples consecuencias ocasionadas por el *Ever Given*, no las vamos a encontrar en el Derecho Comercial, sino en el Derecho Marítimo. Así, este encallamiento obligó a abor-

dar cuestiones tales como: responsabilidad del capitán, del práctico, banderas de conveniencia, culpas náuticas, régimen jurídico aplicable al Canal de Suez, avería gruesa, rotación de tripulaciones, embargo preventivo de buques, demora en la devolución de contenedores, incumplimientos contractuales..., todas cuestiones objeto de estudio del Derecho de la Navegación por agua. Continuando con la analogía con el sistema circulatorio del cuerpo humano, hemos expresado que el *Ever Given* provocó una verdadera trombosis en el planeta y ante ese diagnóstico, quien nos brindará el tratamiento es el Derecho Marítimo¹, no el derecho mercantil, tampoco el derecho empresarial.

En cuanto a la temática aduanera, basta con notar la cantidad de medidas y noticias que día a día afectan a la economía de los países relacionadas con el comercio exterior: restricción de importaciones, suba de retenciones, derechos antidumping, entre tantas otras.

III. Contenidos curriculares mínimos exigidos

Habiendo esbozado la importancia del comercio exterior, transporte, turismo y derecho aduanero en la formación de los abogados, tanto en el ejercicio de la profesión como a nivel global, analicemos lo que al respecto dispone la normativa nacional a fin de la obtención del título de abogado el que, como un dato no menor, es habilitante para el ejercicio de la profesión.

El Ministerio de Educación de la Nación, con fecha 08 de septiembre de 2017 por Resolución Ministerial 3401-E2017 dispuso: *“Aprobar los contenidos curriculares básicos, la carga horaria mínima, los criterios de intensidad de la formación práctica y los estándares para la acreditación de la carrera correspondiente al título de ABOGADO, así como la nómina de actividades reservadas para quienes hayan obtenido el respectivo título, que obran como Anexos I –Contenidos Curriculares Básicos-, II –Carga Horaria Mínima-, III –Criterios de Intensidad de la Formación Práctica-, IV –Estándares para la Acreditación y V –Actividades Profesionales Reservadas- de la presente resolución (IF-2017-11636265-APN-SECPU#ME) (Artículo 1º)”*².

Si analizamos el anexo I, observamos que se fijan diferentes ejes temáticos:

- A. Jurídico político - histórico y sociológico
- B. Jurídico político económico
- C. Jurídico - filosófico
- D. Jurídico - argumentativo
- E. Formación complementaria en otras disciplinas

(1) “La importancia de un barco”, trabajo en elaboración de docentes y adscriptos de la Cátedra C de Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones de la Facultad de Derecho, UNC, inédito.

(2) <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/275000-279999/279435/norma.htm>

A su vez permite la agrupación de los contenidos en áreas centrales de formación en ciencias jurídicas:

1. Formación general e interdisciplinaria:

1.1 Área Teoría del derecho y Filosofía

1.2 Área Bases generales del derecho

2. Formación Disciplinar específica

2.1 Área Derecho público

Derechos humanos

Derecho constitucional

Derecho administrativo

Finanzas públicas y derecho tributario

Derecho internacional público y derecho de la integración

Derecho penal

2.2 Área Derecho privado

Nociones elementales del Derecho Privado

Derecho de las obligaciones

Personas Jurídicas Civiles y Comerciales

Contratos civiles y comerciales

Derechos reales

Derecho de familia

Derecho sucesorio

Derecho comercial

Derecho internacional privado

2.3. Área Derecho Procesal

Derecho procesal civil y comercial

Derecho procesal penal

2.4. Área convergencia entre Derecho Público y Privado.

Derecho Laboral y de la Seguridad Social

Derecho de los recursos naturales y protección del medio ambiente

Derecho del Consumidor y del Usuario

La simple lectura del precedente listado nos lleva a la palabra “ausencia” que consignamos en el título. De las ramas jurídicas que hemos mencionado en este trabajo, salvo la temática aduanera que cae en su totalidad en la órbita del derecho público, las demás plantean una fuerte y equilibrada presencia de derecho privado

y público y, sin embargo, no han sido incluidas en el área de convergencia que se plantea en el punto 2.4.

Ya en la década del 50 del siglo pasado se advertía sobre la importancia de la enseñanza de la disciplina en la formación del abogado. Específicamente sobre derecho aeronáutico, el Dr. Eugéne Pépin, quien fuera Director del Instituto de Derecho Aéreo Internacional. Universidad McGill, Montréal, Canadá, sostenía: *“Paro aquellos que entienden que la enseñanza del derecho está llamada a dotar a los estudiantes de una formación jurídica de alcance general, el derecho aéreo constituye, si se enseña de un modo autónomo, una excelente disciplina que requiere el conocimiento de los principios del derecho en general y tiene vínculos aún mayores que el derecho marítimo y el de transportes, con otras ramas del derecho; derecho público (político y administrativo), derecho privado (civil, mercantil y common law), derecho internacional, conflictos de leyes, derecho penal, hacienda pública, sin poblar de los elementos económicos y políticos, que a menudo es imposible desglosarlos de aquella materia. Esta disciplina tiene su lugar en toda enseñanza científica del derecho... Un profesor de derecho aéreo de los Estados Unidos procura hacer ver a sus alumnos que los problemas jurídicos planteados por la aviación no constituyen un coto cerrado, reservado exclusivamente a los llamados especialistas, sino que también los pueden cultivar los abogados de práctica general”*³.

IV. Planes de Estudios en las Universidades argentinas en relación al comercio exterior, transporte, aduana y turismo

Comenzamos estas breves reflexiones con diversos casos tomados de la realidad y que requieren para su solución un asesoramiento jurídico que implican la invocación y/o aplicación de normativa específica. Ninguno de los ejemplos mencionados se solucionaría con los contenidos mínimos exigidos por la autoridad de aplicación.

La buena noticia es que no obstante ello, universidades nacionales públicas y privadas han incluido en sus planes de estudio la disciplina que nos ocupa, aunque con diversas denominaciones: Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones, Derecho de las Navegaciones, Derecho del Transporte entre otras⁴. En cuanto a turismo y derecho aduanero, pocas las enseñan como materias optativas⁵ y las menos como obligatorias⁶.

(3) PÉPIN, Eugene. *La Enseñanza del Derecho Aéreo en el Mundo*. *Derecho PUCP*, (17), 1958, pp. 12-149, <https://doi.org/10.18800/derechopucp.195801.008>

(4) A mero título ejemplificativo mencionamos UNC: Derecho de la Navegación Transporte y Comunicaciones, UNDEC: Derecho de la Navegación, UNCUYO: Derecho del Transporte, UNLZ: Derecho del Transporte, UNR: Derecho del Transporte y de la Navegación. UCC: Derecho de las Navegaciones. UK: Derecho del Transporte. UBP: Derecho de la Navegación y Aeronáutico.

(5) Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Córdoba.

(6) Derecho Aduanero, Carrera de Abogacía Plan 008-18, Universidad Nacional de Chilecito.

Observemos ahora dos cuadros⁷ que nos muestran: el primero, la cantidad de Universidades argentinas que en su oferta académica cuentan con la carrera de Abogacía, discriminadas en públicas y privadas y en cuáles de ellas se enseñan contenidos relacionados con el Derecho de la Navegación; el segundo, las distintas denominaciones de la disciplina que se ocupa de esta temática:

		Tipos de universidad		
		Pública	Privada	Total
Denominación de la materia	Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones	1	-	1
	Derecho de la Navegación	4	1	5
	Derecho del Transporte	2	6	8
	Derecho del Transporte y la Navegación	2	-	2
	Derecho de la Navegación y Aeronáutica	-	2	2
	Transporte y Seguros	-	4	4

Contenidos de Derecho de la Navegación	Tipo de universidad				Total	
	Públicas		Privadas			
Si	14	56%	19	46,3%	33	50 %
No	11	44 %	22	53,6%	33	50%
Total	25	100%	41	100%	66	100%

Los responsables del diseño de los diversos planes de estudio para la carrera de abogacía suelen expresar que es temática de posgrado. A ello contestamos siempre de igual manera: “Lo que no se conoce, no se quiere, por lo que mal puede alguien interesarse en profundizar sus conocimientos en una temática a la que ni siquiera se ha aproximado en el grado”. Asimismo, solemos escuchar el argumento de que

(7) Investigación realizada en enero de 2021 por Diego Cevallos Ammiraglia, adscripto a la Cátedra C de Derecho de la Navegación, Transporte y Comunicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba, inédito.

es imposible tratar en la carrera la totalidad de las ramas del Derecho, que permanentemente asistimos al nacimiento de nuevas disciplinas o renovados enfoques sobre distintas temáticas jurídicas. A este intento de justificación le contestamos que ya el Código Hammurabi contenía normas sobre transporte marítimo. Desde el mismo comienzo del intercambio de bienes y personas que necesariamente debieron y deben trasladarse, la sociedad debió crear y aplicar normas que atendieran a su especificidad.

Si observamos por ejemplo la autonomía legislativa que tiene el derecho aduanero en la mayoría de los Estados, se nos torna más incomprensible su ausencia en los planes de estudios de las carreras de abogacía. La casi totalidad de los países cuentan con códigos o leyes aduaneras que abonan la importancia de la disciplina. La Historia nos da la razón también en esto: *“En España, al retomar sus tierras después de la batalla de Granada donde vencieron a los moros, una de las disposiciones reales más importantes que expidieron los Reyes Católicos fue la Real Cédula del Almojarifazgo que es un impuesto aduanero antecedente del actual impuesto ad valorem. Actualmente en España rige su Ley Orgánica de 1995... En la Francia de 1687 se dictaron las Ordenanzas de Colbert que fueron Ordenanzas Aduaneras que se constituyeron en el primer código aduanero de Francia con gran impacto e influencia en el orbe”*⁸.

La imperiosa necesidad de circulación de los bienes en el mundo se ha demostrado palmariamente con la reciente pandemia COVID-19: En marzo de 2020, el día que se declaró el ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio), el servicio aduanero solamente se suspendió por una hora, con el riesgo que ello implicaba para los agentes aduaneros⁹.

En medio de esta pesadilla, en mayo de 2020, en un trabajo en conjunto de docentes y adscriptos a la cátedra a la que pertenecemos, advertíamos sobre los efectos de la pandemia, analizando la inexorable contundencia de sus consecuencias en el derecho marítimo, aeronáutico, derecho aduanero y del turismo¹⁰.

V. Consecuencias de la ausencia...

Ignoramos las causas de la ausencia del transporte, comercio exterior turismo y derecho aduanero en los contenidos curriculares mínimos que hemos citado, pero sí conocemos sus consecuencias: asesoramientos erróneos, falta de interés de

(8) HUAMÁN SIALER, Marco Antonio - SIFUENTES MINAYA, Hada Consuelo. “La autonomía del Derecho Aduanero”, *Revista Lex de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas*, <http://dx.doi.org/10.21503/lex.v17i23.1678>

(9) BUSTOS CARA, Raúl. Profesor invitado en el dictado de la materia opcional Derecho Aduanero en la Facultad de Derecho UNC, ciclo lectivo 2022.

(10) JAVUREK, Giselle *et al.* “Derecho Aduanero. Derecho del turismo”, en BARRERA BUTELER, Guillermo (Director) *El Derecho Argentino frente a la Pandemia y Post-Pandemia Covid-19*, Advocatus, Córdoba, 2020, pp. 69-121.

los legisladores en actualizar la normativa, demandas interpuestas ante la justicia ordinaria y resueltas en la misma aplicando un régimen jurídico distinto al propio de la especialidad. La gravedad de lo que acabamos de expresar amerita que cite-mos algunos ejemplos:

Un mal asesoramiento por parte del letrado lo encontramos en el caso *Mazzuca*, en que, ante una pérdida de equipaje, en vez de presentar la protesta aeronáutica ante la línea aérea, se inició un reclamo, además de extemporáneamente, ante la autoridad aeronáutica, la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil). Cuando se demandó a Cubana de aviación, el juez, correctamente y aplicando la ley aeronáutica, rechazó la demanda¹¹.

Ejemplificar sobre la falta de interés de los legisladores en las disciplinas que nos ocupan, es una tarea sencilla. Basta con observar la fecha de las normas que nos rigen en orden nacional e internacional. En derecho marítimo, contamos con la ley de navegación 20094 de 1973 y a nivel internacional, en el caso específico de transporte de mercaderías por agua, nos rige el Convenio de Bruselas que en pocos meses más cumplirá un siglo. El Código Aeronáutico data de 1967 y en orden internacional, haciendo referencia a modo de ejemplo al transporte, nos rige el Convenio de Montreal de 1999 que trajo a nuestro entender grandes avances en el contrato de pasaje, presentando en consecuencia una notoria asimetría respecto a la normativa interna¹².

Los problemas para el profesional del derecho que deba intervenir en un caso que verse sobre la temática planteada, comienzan desde muy temprano: En cuanto a la competencia, por ejemplo, resulta difícil entender que hoy, pleno siglo XXI no seamos capaces de asegurarle a un cliente si la demanda la interpondremos ante los jueces provinciales o los federales. Cualquiera podría pensar que eso ya tendría que estar resuelto.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación se expidió al respecto el 28 de Febrero de 2023 en autos "*Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y*

(11) Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 3 -Sec. n° 6. Buenos Aires, 17 de diciembre de 2014. "*Mazzuca, Roberto Gabriel y Otros c/ Cubana de Aviación s/Pérdida/daño de equipaje*", Expte. n° 1658/2012.

(12) Solemos graficar a nuestros alumnos esta asimetría con el siguiente ejemplo: Un pasajero aborda una aeronave en Santiago de Chile con destino a Córdoba. En una escala en la ciudad de Mendoza, sube otro pasajero con destino final Córdoba. Imaginemos que ambos pasajeros se lesionan -obviamente en el trayecto Mendoza-Córdoba-, y reclaman gastos médicos, lucro cesante y demás rubros a la aerolínea transportadora. En el caso que el pasajero que abordó la nave en Santiago de Chile demande por una suma inferior a 128.821 DEG, tendremos a dos personas, sentadas una al lado de la otra, en el mismo avión, pero con dos escenarios distintos: uno con un régimen de responsabilidad objetiva y de reparación integral, el otro nos presentará un régimen de responsabilidad subjetiva y limitada.

*perjuicios*¹³. Se trató de un reclamo de pasajeros que a causa del COVID 19 quedaron varados en Cuba por más de dos meses y debieron regresar al país comprando boletos en otra compañía. Se generó un conflicto negativo de competencia ya que la justicia federal se declaró incompetente considerando que era un tema sobre usuarios del transporte aéreo en particular y de consumidores en general. Por su parte, la justicia nacional en lo comercial, sostuvo que era de competencia federal por tratarse de hechos, actos y contratos concernientes al derecho aeronáutico¹⁴.

Echando luz sobre el tema la Corte dictaminó: “... *incumbe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o de cosas, de un aeródromo a otro, y sujetas a los preceptos del Código Aeronáutico, su reglamentación y las disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica (doctrina de Fallos: 329:2819, “Triaca”, CSJ 55/2019/CS1, “Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines S.A. s/ acciones ley de defensa del consumidor”, del 11/07/2019, y CCF 8365/2019/CA1-CS1, “Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato”, del 03/12/20, entre otros)”*.”

Destacados especialistas en la materia han sido contundentes al expresar: “Ningún país federal del mundo deja los temas aeronáuticos, ni los marítimos, en manos de la justicia ordinaria”¹⁵.

Sin embargo, contamos con fallos recaídos en demandas interpuestas ante justicias provinciales, en situaciones similares al fallo anteriormente citado pero que el juzgador sostiene: “... *no se está ante una situación que comprometa el transporte aéreo, por lo cual la normativa que se aplique no es ley federal que solo pueda ser materia de análisis por la Justicia Federal, se trata de normas del Código Aeronáutico que no son materia federal, y otras de derecho común, lo que en consecuencia determina la competencia de la Justicia Ordinaria para el caso que nos ocupa...*”¹⁶.

VI. Conclusión

Como expresamos anteriormente, desconocemos las causas por las que se ha dejado de lado la temática objeto de estas breves reflexiones en los contenidos curriculares mínimos en la carrera de abogacía; sí, nos quedan claras sus consecuencias.

(13) https://elmundojuridico.com/wp-content/uploads/2023/03/FALLO-COM-011006_2020_CS001.pdf

(14) PARISI, Néstor. “Competencia federal para reclamo de daños en suspensión de vuelos internacionales”, [mundojuridico.com](https://www.mundojuridico.com), búsqueda del 02 de marzo de 2023.

(15) CAPALDO, Griselda. “De la legislación aeronáutica al proyecto de ley de defensa del consumidor (y viceversa)”, en https://cedaonline.com.ar/wp-content/uploads/2019/11/CAP%C3%8DTULO-Dra-G_CAPALDO.pdf

(16) Cámara Séptima de Apelaciones en lo Civil y Comercial-Cba. “Di Tella, Belén María y Otro C/ Latam Airlines Group S.A. y/o Lan Airlines S.A. - Abreviado - Expte 6231615, Sentencia Nº Veintiocho del 22 de abril de 2019 (https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_diseno/v2/fallo4.asp?id=49677&base=14).

Hacemos votos para que en un futuro no muy lejano se recurra a lo establecido en el artículo tercero¹⁷ de la resolución ministerial N° 3401-E2017 y se proceda a una revisión de lo allí estipulado, incluyendo específicamente la temática del transporte, comercio exterior, turismo y aduanero por considerarlo de vital importancia para la obtención del título de abogado.

(17) Artículo 3°. Lo establecido en los Anexos aprobados por el artículo 1° de la presente deberá ser aplicado con un criterio de flexibilidad y gradualidad, correspondiendo su revisión en forma periódica.

