

CAPITULO CUARTO

MODALIDADES DEL CHARTER

La multiplicidad de formas de contratar el transporte aéreo de pasajeros, bajo la modalidad del charter, permite distinguir distintas variantes o fórmulas atípicas, entre las cuales podemos destacar: la fórmula propuesta por Estados Unidos de Norteamérica (E.E.U.U.), llamada *Travel Group Charter* (TGC) que tiene como características principales:

- Un número mínimo de pasajeros (cuarenta);
- duración mínima del viaje, que debe ser por lo menos de siete días en Estados Unidos y diez días fuera del país;
- la reserva anticipada de pasajes por el grupo de pasajeros con una antelación de 90 días como mínimo;
- la anticipación del pago del precio del pasaje;
- la obligación del transportista de depositar la lista de pasajeros con una anticipación mínima de 90 días antes de la realización del viaje, y

— la facultad de poder confeccionar una lista de espera que no sea superior a tres veces la lista principal.

La variante propuesta por el Reino Unido se individualiza con la sigla ABC (*Advance Booking Charter*) siendo sus características:

- Un número mínimo de pasajeros por grupo (cincuenta);
- una duración mínima del viaje de catorce días;
- una anticipación de la reserva de tres meses;
- el depósito de la lista de pasajeros con una antelación de tres meses al vuelo, y
- una lista de espera no superior al 10 % de la lista principal.

Ambas modalidades fueron tomadas como fórmulas experimentales por la Comisión Europea de la Aviación Comercial para vuelos no regulares en el Atlántico Norte para el año 1973.

Dada la gran cantidad de pasajeros que se desplaza sin solución de continuidad entre los Estados Unidos y Europa cruzando el Atlántico Norte, se ha propuesto un interesante y novedoso sistema conocido como *Tren del Aire*, consistente en que todo pasajero debe dirigirse al Aeropuerto a hacer la “cola” (no existe reserva previa), y de esta forma parte el avión cuando ha colmado su capacidad (^{30'}).

(^{30'}) FREIDEMBERG, Mireya y COOKE, Federico, *Regulaciones Extranjeras sobre el Charter*, IX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, Calafate, 1977, pág. 9.

La legislación española, comprendida por la Ley de Navegación Aérea del 21 de julio de 1960 y las reglamentaciones complementarias publicadas por el Ministerio del Aire sobre *Tráfico Aéreo No Regular*, *Tráfico Aéreo No Regular Interior* y *Normas sobre Vuelos No Regulares Transatlánticos*, conceptúan al tráfico aéreo no regular o eventual, como aquel de carácter comercial no sujeto a itinerario y horarios fijos, de conocimiento general en contraposición a los requisitos exigidos en la primer parte del artículo 67 del mismo texto legal referente al Tráfico Aéreo Regular.

A través de autorizaciones concedidas por el Ministerio del Aire, este tráfico no regular no podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas por un plazo de vigencia no inferior a un año y no mayor de diez, pudiendo ser prorrogado (artículo 79).

La Reglamentación Hispana sobre el tráfico aéreo internacional no regular divide a los vuelos por su frecuencia en, "serie corta" y "serie larga" según que los vuelos no superen los cuatro como máximo en el período de dos meses, a realizar por un explotador o grupo de explotadores aéreos, para un conjunto de categorías de vuelos; o superen la cantidad citada en la segunda categoría.

El Código Aeronáutico Uruguayo, dentro del Título IX referido a los *Servicios Aéreos*, define por exclusión, en el artículo 112, a los Transportes Aéreos No Regulares, como aquellos "que no

reúnen los caracteres especificados en el artículo anterior”, que conceptúa al transporte Aéreo Regular como “aquel que se realiza entre dos o más puntos ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general, mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos” (31).

Nuestro Código Aeronáutico (Ley 17285/68) en el Título VI referente a la Aeronáutica Comercial caracteriza a los Transportes Aéreos No Regulares sobre la base de su no sujeción a itinerario y horario prefijados (art. 93) y en el artículo 102 dispone que estos servicios serán prestados mediante autorizaciones otorgadas por el Poder Ejecutivo Nacional a través de un procedimiento de audiencia pública, reglamentando en los posteriores artículos del mismo Título, los requisitos y demás exigencias a las cuales se deberán ajustar las empresas que operen con esta modalidad de tráfico (32).

Advertimos a través de las legislaciones nacionales y extranjeras precitadas, que el criterio diferenciador entre los vuelos regulares y los no regulares, género entre cuyas especies ubicamos al *charter*, ha sido su no sujeción a horarios prefijados o tarifas predeterminadas en caudal suficiente

(31) BAUZA ARAÚJO, Alvaro, *Código Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay, concordado y anotado*, Ediciones Jurídicas Amalio M. Fernández, Montevideo, 1975, págs. 178/179.

(32) *Código Aeronáutico Argentino* (Ley 17.285/68), arts. 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111 y 112.

para constituir una serie sistemática de vuelos, si bien debemos admitir que no son sinónimos y por lo tanto no debe confundírseles (vid. *supra*: Transporte Aéreo Regular y No Regular).

Otro de los elementos distintivos tenidos en cuenta para caracterizar las modalidades del *charter*, han sido, las partes contratantes —empresa transportista y un grupo o agencia—, tema que desarrollaremos más adelante cuando analicemos la figura contractual desde la óptica jurídica del derecho privado y veamos los elementos internos del acuerdo y sus relaciones, efectos y responsabilidades emergentes.

Si examinamos las dos fórmulas expuestas al comienzo de este punto (TGC y ABC) y, en especial sus elementos tipificantes: número de pasajeros, duración del viaje, reserva anticipada de pasajes, pago anticipado del precio, etc., observamos que el elemento aglutinador dentro de estos peculiares requisitos es la especial forma de contratar el transporte que a la vez constituye la causa final tenida en cuenta por las partes contratantes del acuerdo o sea la realización de un viaje (*opus*, transporte, especialmente con fines turísticos) y que en nuestra opinión es la esencia de la figura en análisis, meta que completaremos al desarrollar la estructura del contrato en cuestión.