

## CAPITULO SEGUNDO

### **SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR Y NO REGULAR**

A esta altura de la exposición, y sobre la base de los antecedentes jurídico - normativos que han dado origen a la temática del charter que estamos desarrollando, cabe una reflexión respecto de los Servicios de Transporte Aéreo Regular y No Regulares, ya que estos últimos, a partir del Convenio de Chicago de 1944, han centrado los esfuerzos de los juristas tendientes a encontrar un contenido eficaz, capaz de distinguir ambas especies; como así también si el *charter* participa de las características distintivas de algunas de ellas.

La variedad de denominaciones del Transporte Aéreo No Regular, ha contribuido a complicar el panorama, y así se ha pretendido hablar de Transporte a la Demanda, Ocasional, Eventual, Discontinuo, Especial, No Sujeto a Itinerario Fijo, expresiones todas que en lugar de clarificar

el tema, han motivado numerosas discusiones académicas y doctrinarias. Elegimos la denominación de Transporte No Regular, coincidiendo con el doctor Videla Escalada <sup>(11)</sup> por considerarla adecuada como base de hipótesis para llegar a la conclusión de que el charter constituye una especie del género transporte no regular y que no se confunden, como más adelante trataremos de exponer en este mismo párrafo, cuando analicemos los puntos de contacto y las diferencias con esta controvertida figura.

Tradicionalmente se caracterizó al transporte regular como aquel sujeto a itinerario y horarios prefijados, con programación previa, frecuencias y rutas predeterminadas; temperamento que adopta nuestro Código Aeronáutico cuando en el artículo 93 expresa: "...Se entiende por Servicio de Transporte Aéreo Regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados"; agregando en la segunda parte: "Se entiende por Servicio de Transporte Aéreo No Regular, el que se realiza sin sujeción a itinerario y horarios prefijados". La norma citada, con una conceptualización poco precisa, define por exclusión el Servicio No Regular contraponiéndolo al regular, pero sin concretar sus alcances.

En el plano internacional, le correspondió a la Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), luego de varios intentos, elaborar un

(11) VIDELA ESCALADA, Federico, *ob. cit.*, págs. 300 - 301.

concepto de Servicio Aéreo Internacional Regular, sobre la base de la remuneración, acceso amplio al público, itinerario atendido entre los puntos de salida y llegada que son siempre los mismos, y la sujeción a horarios publicados, de manera que el conjunto de operaciones constituya una serie sistemática (<sup>12</sup>).

Modernamente, y coincidiendo con el profesor Videla Escalada (<sup>13</sup>) los elementos relevantes, que en conjunto caracterizan al Servicio de Transporte Aéreo Regular serían:

- 1) *Continuidad del servicio*, elemento de incuestionable valor, pues sólo habrá “regularidad” en la medida en que exista cierto grado de continuidad en los servicios de transporte.
- 2) *Serie sistemática de vuelos*, que adquiere relevancia en estrecha conexidad con la continuidad precitada, con la salvedad de que no es necesaria una constante permanencia, ya que pueden existir servicios regulares estacionales (lugares de veraneo, p. ej.), a los cuales no se les puede exigir una continuidad ininterrumpida y constante, entendiéndose consecuentemente que la prestación del servicio es continua en la temporada o época

(<sup>12</sup>) LOUSTAU FERRÁN, Francisco *La regulación jurídica de los vuelos charter*, VII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Sevilla, 1973; y *Los Vuelos Charter...*, Madrid, 1972, pág. 45.

(<sup>13</sup>) VIDELA ESCALADA, Federico, *ob. cit.*, pág. 309.

en que los lugares atendidos lo requieren con una frecuencia periódica repetida.

- 3) *Apertura al público*: La oferta del servicio al público usuario tiene una trascendental importancia en la calificación del servicio. El transportista debe aceptar, sin limitaciones, a las personas que deseen viajar mientras se ajusten a las reglamentaciones vigentes, mientras en el transporte no regular, el porteador elige a los usuarios de los servicios que presta.
- 4) *Itinerarios y horarios preestablecidos*: De acuerdo a lo expresado *ut-supra*, constituye la nota diferenciadora en nuestra legislación interna.

En resumen, las características y notas distintivas enunciadas, nos permiten arriesgar un concepto de Transporte Aéreo Regular, como "aquel que conforme a itinerarios y horarios con cierta frecuencia prefijados temporariamente, y publicados previamente y con oferta al público del servicio, con la utilización de una aeronave en su finalidad específica aeronavegatoria, es ofrecido al usuario por el transportista aéreo".

Frente a este criterio, la noción de Transporte Aéreo No Regular, aparece en las hipótesis del Convenio Europeo elaborado por la Comisión Europea de Aviación Civil (C.E.A.C.) en París en 1956.

El charter aéreo, fenómeno de transporte de nuestros tiempos con el auge del turismo, se ha

perfilado con características de permanencia y habitualidad no sistematizada, que sin participar de todas las notas individualizantes del transporte regular, exceden la noción de transporte no regular por la multiplicidad de formas de contratación de los vuelos.

Dentro del género *Transporte Aéreo No Regular*, el charter aparecería como una "especie" en una figura específica, que alguna doctrina incluye como de naturaleza *sui-generis*, por entender que en su versión más generalizada de series de vuelos contratados por Agencias de Viajes, con itinerarios, frecuencias, horarios y precios previamente conocidos, participa en algún modo de los caracteres del vuelo regular; aclarando que la atipicidad y variedad de modalidades contractuales de este transporte de personas, lo hacen participar de la categoría del no regular.

El prestigioso jurista español Francisco Loustau Ferrán<sup>(14)</sup> propone una clasificación tripartita de los vuelos, en:

- a) Regulares;
- b) Ocasionales o Eventuales, y,
- c) Charter.

Dentro del último punto, que constituye el objeto de nuestro análisis doctrinario, la variedad de

(14) LOUSTAU FERRÁN, FRANCISCO, *La problemática jurídica de los vuelos charter y su incidencia en el turismo*, III Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Granada, 1967

modalidades es tan amplia, que es prácticamente imposible absorber toda la gama de figuras para lograr una clasificación omnicomprendiva de todos los casos; lo que aparte de su dificultad teórica, es de escasa importancia práctica, toda vez que el tipo legal de nuestro sistema jurídico continental, que pretende regular una situación jurídica perfectamente definida; por la variación inesperada de las circunstancias fácticas de una realidad que desborda lo previsible, puede transformarse en un derecho positivo anacrónico y peligroso que resulte inadecuado al caso concreto.

Lo expuesto, nos lleva a la convicción de que el primer punto de acercamiento del charter como figura jurídica, es la de ser una especie dentro del género transporte aéreo no regular, aunque excede el marco de esta categoría al participar, en determinados supuestos de algunos caracteres del transporte aéreo regular.