ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

OFICINA DE LA SECRETARIA

WASHINGTON, D.C.

LA FUNCIÓN DE LOS AGENTES DE CHÁRTERES AÉREOS AL ORGANIZAR TRANSPORTES AÉREOS

AVISO

El propósito de este aviso es el de brindar directivas acerca de la función legal de los agentes de chárteres aéreos (es decir, entidades, inclusive personas, que conectan a posibles clientes de chárteres con transportistas aéreos directos) en el suministro de transporte aéreo.[1] La presente directiva será utilizada por la Oficina del Consejero Jurídico Adjunto para la Implementación y Procedimientos de Aviación (Assistant General Counsel for Aviation Enforcement and Proceedings, u Oficina de Implementación), en sus actividades de conformidad e implementación que se desprenden de 49 U.S.C. §§ 41101 y 41301, que establecen los requisitos en materia de certificados y permisos para los transportistas aéreos estadounidenses y extranjeros, respectivamente, y 49 U.S.C. § 41712, que prohíben prácticas injustas y engañosas.

Afín de proponer, o de otra forma emprender, un transporte aéreo, ya sea directa o indirectamente, en tanto que transportista común, una persona debe ser titular de una autoridad económica por parte del Departamento de Transporte de conformidad con 49 U.S.C. §§ 41101 ó 41301, ó una exención de dichas disposiciones, tales como las provistas a taxis aéreos en virtud de 14 CFR Parte 298, para ciertos transportistas aéreos que funcionan como operadores de chárteres públicos de conformidad con 14 CFR Parte 380, o para agentes de transporte aéreo de conformidad con 14 CFR Partes 296 y 297. (Esta autoridad económica se agrega a cualquier autoridad de seguridad que sea necesaria conforme a los requisitos aplicables de la Administración de Aviación Federal (Federal Aviation Administration, o FAA por sus siglas en inglés.) Por lo tanto, agentes de chárteres aéreos que no tienen la autoridad económica apropiada no pueden proponer transporte aéreo por

---

[1] Este aviso no aplica a las actividades permitidas conforme a 14 CFR Partes 296, 297 ó 380

su propia cuenta, ni celebrar contratos como mandantes con clientes para brindar transporte aéreo.[2] Sino que, al celebrar contratos para brindar transporte aéreo, estos agentes de chárteres aéreos deben actuar como un agente del transportista aéreo directo o del cliente.[3]

La Oficina de Implementación se ha percatado que existen agentes de chárteres aéreos sin autoridad económica del Departamento que solicitan y contratan directamente con un cliente chárter para el suministro de un transporte aéreo antes de solicitar y contratar por separado directamente con transportistas aéreos directos con el fin de proveer el servicio aéreo prometido al cliente chárter conforme al contrato que el agente chárter celebra con dicho cliente. Con respecto al pago por el transporte aéreo ofrendado, dos transacciones separadas suelen tener lugar: (1) el agente de chárter aéreo recauda todos los fondos pagados por el cliente chárter conforme al contrato entre el agente y el cliente, y (2) el agente de chárter aéreo remite entonces una porción de estos fondos al transportista aéreo directo conforme al contrato separado que celebran el agente y el transportista. En estos casos, el agente de chárter aéreo no está actuando como agente para el transportista operador ni para el cliente chárter. Sino que el agente de chárter aéreo es la parte principal en ambas transacciones y, con respecto a su relación con el cliente, está brindando un transporte aéreo en tanto que transportista aéreo indirecto sin autoridad económica y en desacato de los requisitos normativos y de los requisitos en materia de licencias del Departamento que se describen más arriba.

Además, la Oficina de Implementación recién observó que ciertos agentes de chárteres aéreos que no detienen autoridad económica han celebrado acuerdos con transportistas aéreos autorizados en los que los agentes por su propia cuenta ofrecen y, como mandantes, venden vuelos chárter en aeronaves de las que son propietarios o que arriendan y luego incluyen en los certificados de operación de los transportistas autorizados. En este tipo de situaciones, el Departamento ha observado que, en la medida que el transportista aéreo directo sabe, o debería saber, de la conducta ilegal, el transportista aéreo directo también está cometiendo una práctica injusta y engañosa o un método injusto de competición en desacato de 49 U.S.C. § 41712.[4] No obstante, reconocemos que los agentes de chárteres

---

[2] Conforme al precedente legal de implementación del Departamento, las infracciones de 49 U.S.C. §§ 41101 y 41301 y de los requisitos de autorización del Departamento representan prácticas injustas y engañosas así como métodos injustos de competición en desacato de 49 U.S.C. § 41712. Véanse, por ejemplo los precedentes *DB Air, Ltd., Violations of 49 U.S.C. §§ 41101 and 41712*, Order 2004-2-21 (Feb. 23, 2004); *Trans National Travel, Inc., Violations of the Public Charter Rules, 49 U.S.C. 41101 and 49 U.S.C. 41712*, Order 94-8-17 (Aug. 12, 1994). En virtud de 49 U.S.C. § 46301, las infracciones de estas disposiciones normativas conllevan penalidades civiles para los transgresores de hasta $25.000 por cada infracción y $25.000 por cada día en que persiste dicha infracción. El monto máximo por violación por día es 2,500 para aquellas personas o entidades denominadas “pequeñas empresas” tal y como se define en 15 U.S.C. § 632.

[3] No se considera que un agente brinda transporte aéreo, y por lo tanto no necesita actuar como agente, cuando, por ejemplo, no ofrece transporte aéreo sino que simplemente organizó la firma de un contrato de transporte aéreo directamente entre el charteador/fletador y la aerolínea.

[4] Véanse, por ejemplo, los siguientes precedentes *Frontier Airlines, Inc., Violations of 49 U.S.C. § 41712 and 14 CFR Part 212*, Order 2004-8-19 (Aug. 18, 2004*); Miami Air International, Inc., Violations of 49 U.S.C.*

aéreos pueden aportar grandes beneficios públicos en conexión con el transporte aéreo, particularmente cuando, en forma semejante a los operadores chárter públicos, asumen los riesgos económicos que conlleva dicho servicio y que también se hallan implicados en la adquisición y el financiamiento de la operación de aeronaves por transportistas homologados. Observamos que este aviso no impide que los agentes intenten obtener del Departamento una exención de autoridad que les permita proponer servicios directamente al público por su propia cuenta, sujeto a la implementación de las protecciones necesarias al consumidor.

La Oficina de Implementación presta una atención especial a las prácticas ilegales anteriormente descritas que tratan de agentes sin autoridad económica porque hacen caso omiso de las protecciones implementadas por el Departamento que brindan al público un recurso de protección financiera cuando se trata de vuelos chárter. En este caso, con respecto a los chárteres de entidad única tradicionales que se sirven de grandes aeronaves,[5] la sección 212.8 del reglamento del Departamento (14 CFR 212.8) exige que un transportista aéreo directo que ofrece transporte aéreo chárter mantenga una fianza, por un monto ilimitado, que garantice el rendimiento de todos los vuelos charter bajo contrato, o mantenga una cuenta de garantía en el que debe inmediatamente depositar los pagos recibidos por los vuelos charter hasta que el vuelo haya finalizado.[6] Cuando un agente aéreo chárter es el mandante en una transacción con un cliente chárter y recibe el pago directamente, sus acciones no son solamente ilegales sino que también crean un tipo de riesgo inaceptable a los fondos del público que puede evitarse si se respeta los requisitos de autorización económica de 49 U.S.C. § 41101 y los reglamentos del Departamento.

Además, este tipo de arreglos por parte de agentes de chárteres aéreos que no detienen autoridad económica del Departamento también infringen reglamentos específicos del Departamento concebidos para proteger al público también de las prácticas injustas y engañosas y los métodos injustos de competición en desacato de 49 U.S.C § 41712. Desde este punto de vista, los agentes de chárteres aéreos

---

§ 41712, Order 2004-4-15 (Apr. 20, 2004); *Ryan International Airlines, Inc. Violations of 49. U.S.C. § 41712 and 14 CFR Part 212*, Order 2003-12-15 (Dec. 15, 2003). Notamos que, en virtud de 14 CFR 212.3(d), un transportista aéreo directo "debe tomar medidas razonables para verificar que todo charteador /fletador con el que celebre un contrato, así como todo chárter que realice, cumpla con los requisitos aplicables de este capítulo."

[5] Una "gran aeronave" significa una aeronave diseñada para una capacidad máxima de pasajeros de más de 60 asientos o una capacidad máxima de carga útil de más de 18.000 libras / 8164,66 kilos. 14 CFR 298.2. El Departamento y el Consejo de Aeronáutica Civil, que tenía jurisdicción en temas de autorizaciones de aviación antes del Departamento, han utilizado uniformemente la capacidad del diseño original de la aeronave como prueba que determina si la aeronave cumple con esta definición, en vez de utilizar el número de asientos o la capacidad de carga útil en que se prevé para la aeronave. Véanse, por ejemplo, los siguientes instrumentos *Order to Show Cause Proposing Issuance of Certificates*, Order 2003-7-7 (Jul. 7, 2003); *Order Dismissing Applications*, Order 2002-9-4 (Sep. 5, 2002); véanse también *Part 298 Weight Limitation Investigation*, 60 CAB 142, 143 (1972); 44 Fed. Reg. 30081 (May 24, 1979).

[6] Existen protecciones similares para los vuelos chárter públicos, en las que el transportista aéreo indirecto autorizado debe disponer de una fianza, u otro artículo de seguridad, y debe depositar en custodia los pagos de los participantes del chárter hasta finalizarse el pago a la propia cuenta en custodia del transportista aéreo directo. 14 CFR 380.34.

son agentes de viajes conforme a 49 U.S.C. § 40102(a)(40), que define a un agente de viajes como una persona, que no sea un transportista o empleado del mismo, quién, “como mandante o agente vende, ofrece a la venta, negocia para, o se propone para vender, proveer, u organizar transporte aéreo.” Muchas disposiciones de 14 CFR Parte 399 declaran que el Departamento determinará que se ha perpetrado prácticas injustas y engañosas o métodos injustos de competición cuando un agente de viajes, entre otras cosas, da una impresión falsa de ser un transportista aéreo, presenta anuncios publicitarios que confunden a viajeros con respecto al estado del agente de viajes y celebra un contrato para un transportista aéreo con un cliente sin antes obtener un compromiso obligatorio con un transportista aéreo que brinde el transporte aéreo prometido.[7] Por consiguiente, toda publicidad por parte de un agente de chárteres aéreos sin autoridad económica debe indicar claramente que el agente no es un transportista aéreo directo y que el servicio aéreo anunciado no será provisto por un transportista debidamente autorizado.[8]

Si bien las proscripciones que rigen un comportamiento engañoso y anticompetitivo que se encuentran en Parte 399 se hallan redactadas en términos generales, cómo mínimo, los agentes de chárteres aéreos sin autoridad económica (u otros agentes de viajes en este mismo caso) deben precaverse de no proponerse cómo “aerolíneas”, “transportistas aéreos”, “operadores”, “rutas aéreas” o de cualquier otra forma dar la impresión falsa de que son transportistas aéreos directos por su propia cuenta. A este fin, dichas entidades no deben referirse a una aeronave que utilicen los servicios aéreos que estén comercializando de que son un transportista aéreo o el operador de dicho transporte aéreo (por ejemplo, "nuestra flota" o “nuestros chárteres”, “nuestro servicio chárter”, “nuestros operadores de aviones”, o bien “utilizamos una flota de…").

En el curso de varias investigaciones de implementación recientes, la Oficina de Implementación se ha percatado de que los agentes de chárteres aéreos se sirven de operadores de servicios comerciales con grandes aeronaves que operan conforme a 14 CFR Parte 125. Estos operadores no pueden proponer, o brindar, transporte aéreo al público mediante remuneración o contratación, directa o indirectamente a través de terceros.[9] Por lo tanto, los agentes de chárteres aéreos

---

7 14 CFR 399.80(a), (b) y (j), respectivamente.

8 Arreglos en los que el agente de chárteres aéreos comercializa su propia nave por la que ha pagado al transportista aéreo directo para inclusión en las especificaciones de operaciones del transportista aéreo han suscitado preguntas cuando el agente intenta utilizar su librea en la aeronave. Teniendo en mente la proscripción en 14 CFR 399.80(b) que prohíbe al agente destacar su nombre en una aeronave de forma que pueda engañar o confundir a los viajeros con respecto al estado de la agencia del agente de viajes, la Oficina de Implementación ha examinado estos temas caso por caso y suele, en general, no implementar ninguna acción cuando el nombre del transportista también se halla destacado en forma evidente en la aeronave y los clientes no piensan erróneamente que el agente de viajes es una aerolínea.

9 Véanse, por ejemplo los siguientes instrumentos, *Premier Aircraft Management, Inc., Violations of 49 U.S.C. §§ 41101 and 41712 and 14 CFR Part 375,* Order 2004-5-11 (May 13, 2004); *SportsJet, LLC, Violations of 49 U.S.C. §§ 41101 and 41712,* Order 2003-12-23 (Dec. 29, 2003). Además, 14 CFR 125.11(b) dispone que

que ofrecen servicios de transporte al público, sin que importe si detienen o no autoridad económica por su propia cuenta, no pueden actuar como agentes de un operador de tipo Parte 125 con respecto al suministro de transporte aéreo. Estas acciones pueden resultar en prácticas injustas y engañosas y en métodos injustos de competición por parte del agente de chárteres aéreos en desacato de 49 U.S.C. § 41712, y pueden conllevar, para el operador Parte 125, actividades de implementación debido a la participación ilegal en un transporte público.

Otro tema de interés acerca de la relación entre transportistas de Parte 125 y agentes de chárteres aéreos que recién hemos descubierto implica el uso de los denominados "tableros de pujas" por Internet. La Oficina de Implementación comprende que ciertos agentes de chárteres aéreos, que suelen describirse como “administradores de chárteres” o “empresas de logísticas”, dirigen el transporte de carga para los grandes fabricantes de automóviles, así como gran números de otros clientes,[10] quienes pueden ser los verdaderos fletadores de bienes o agentes de transporte aéreo. Estos administradores de chárteres realizan negocios por medio de un sistema de solicitación de licitación y puja por Internet que permite que los transportistas aéreos y operadores de Parte 125 que subscriben a dicho servicio puedan ver y pujar por el transporte que se necesite. Con respecto a los procesos de licitación computarizado, un transportista de Parte 125 puede celebrar un contrato con clientes por medio del administrador de chárteres, en el que el administrador de chárteres es un agente para los clientes por servir siempre que (1) el administrador de chárteres represente únicamente unos cuantos clientes ó (2) los contratos firmados por el transportista de Parte 125 con el administrador de chárteres son específicos con respecto a un número reducido de clientes delineados con quienes el transportista de Parte 125 se dedica a celebrar contratos.[11]
Es muy probable que la Oficina de Implementación investigue si existe un transporte común ilegal cuando el número de diferentes clientes por cuyos viajes licitó el

---

“[n]ingún titular de un certificado puede realizar cualquier operación que resulte directa o indirectamente cuando cualquier persona proponga al público proveer transporte.”

[10] Sabemos que algunos administradores de chárteres están tramitando servicios aéreos para hasta 200 clientes diferentes.

[11] Un transportista de Parte 125 puede celebrar un contrato para el transporte de bienes mediante un administrador de chárteres si dicho administrador de chárteres actúa legalmente como agente del cliente. Un transportista de Parte 125 no puede celebrar un contrato con un administrador de chárteres si dicho contrato indica que la obligación del transportista de Parte 125 es hacia el administrador de chárteres (en vez del cliente) a la hora de realizar el transporte y que el administrador de chárteres ha celebrado un acuerdo por separado cuyo fin es el de brindar transporte aéreo al cliente. Esto se debe a que, si el administrador de chárteres no actúa como agente legal del cliente en su contrato con el transportista aéreo, el administrador de chárteres estaría actuando como transportista aéreo directo, es decir sub-prestando el servicio (de hecho algunos administradores de chárteres, son titulares de autoridad como transportistas aéreos directos), o como transportista aéreo indirecto, es decir agente de transportes, conforme a 14 CFR Parte 296. Un transportista de Parte 125 nunca puede legalmente transportar el tráfico de un transportista aéreo (Parte 135 ó 121) o agente de transportes dado que dicho transporte se realizaría claramente en un transporte común. De hecho, prestamos seria atención a las acciones de todo administrador de chárteres que actúe como transportista aéreo directo o indirecto que celebre contratos de tal forma con un transportista de Parte 125. Estas acciones pueden, como mínimo, interpretarse como práctica injusta y engañosa y método engañoso de competición en desacato de 49 U.S.C. § 41712.

transportista de Parte 125, o con quienes el transportista de Parte 125 celebró un contrato mediante un administrador de chárteres, excede la cifra de tres.[12]

Si tiene cualquier pregunta acerca del presente aviso, se ruega póngase en contacto con Dayton Lehman, Deputy Assistant General Counsel, o con Jonathan Dols, Senior Attorney, Office of Aviation Enforcement and Proceedings (C-70), 400 7th Street, S.W., Washington, D.C. 20590, (202) 366-9349.

Por:

Samuel Podberesky
Consejero Jurídico Adjunto para la Implementación y Procedimientos de Aviación

Fecha: 8 de octubre de 2004

[SELLO]

Una versión electrónica de este documento se halla disponible por Internet en http://airconsumer.ost.dot.gov

[12] Suponiendo que el transportista de Parte 125 firma un contrato con el administrador o agente de chárteres que representa a tres clientes, el transportista no debería participar en ningún otro sistema de solicitación por puja que opere cualquier otro administrador o agente de chárteres a menos de que ello implique únicamente la licitación y ejecución de viajes para estos mismos tres clientes. Toda acción contraria resultaría en una investigación por parte de la Oficina de Implementación con el fin de determinar si el transportista ha cometido un acto de transporte común