

**ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE  
OFICINA DE LA SECRETARIA  
WASHINGTON, DC**

---

**Notificación del Departamento de Transporte  
Requisitos referentes a vuelos de partidos universitarios de fútbol americano y  
otros eventos especiales**

---

**AVISO**

El presente aviso pretende servir de guía para las universidades y otras organizaciones deseosas de organizar vuelos chárter, inclusive vuelos para partidos universitarios de fútbol americano, eliminatorias de baloncesto y otros eventos especiales. Este aviso también pretende brindar información referente a la licencia económica y la certificación operacional de transportistas aéreos por parte del Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos. Es importante que las universidades y otras entidades estén plenamente familiarizadas con esta información ya que a menudo fletan aeronaves para viajar a eventos y que deseamos evitar instancias en las que organizaciones (1) celebren contratos con entidades que no dispongan de la autoridad económica de DOT; (2) fleten sin saber aeronaves que no estén sujetas a las más estrictas normas de seguridad y de supervisión por parte de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration, o FAA por sus siglas en inglés), una administración

operativa de DOT; ó (3) revendan asientos en un vuelo chárter sin haber primero obtenido la autoridad apropiada para ello.

Existen en general dos formas principales en las que una universidad, u otra entidad, pueda solicitar patrocinar el transporte aéreo a un partido universitario u otro evento. La organización puede optar por (1) contratar directamente con un transportista que brinde transporte aéreo al partido de fútbol u otro evento especial ó (2) contratar con un Operador Público de Chárteres o un agente de chárter aéreo, quien a su vez, se encargaría de ubicar un transportista aéreo directo que brindara transporte aéreo.

#### Contrato directo con un transportista aéreo

Si la universidad u otra entidad opta por contratar directamente con el transportista aéreo, debería familiarizarse con los requisitos económicos que rigen las operaciones del transportista. Antes de que cualquier operador de una aeronave estadounidense pueda ofrecerse al público cómo servicio chárter o servicio interestatal regular, debe contar con la autoridad económica de DOT. En general, se otorga dicha autoridad a los operadores de aeronaves grandes en la forma de un certificado de transportista aéreo emitido de conformidad con 49 U.S.C. § 41101. Antes de otorgarse dicha autoridad, el Departamento debe primero establecer que el transportista es “apto”, y se determina dicha aptitud cuando el transportista dispone de los recursos financieros adecuados, de un equipo de gestión competente y de la provisión de conformidad adecuada. Este requisito de aptitud es un requisito continuo que requiere que supervisemos a los transportistas certificados y así asegurar su conformidad con el requisito.

Además, los transportistas certificados deben cumplir con ciertas reglas económicas de DOT tales como los requisitos de seguro de responsabilidad mínima (véase, 14 CFR Parte 205) y los requisitos sobre las cuentas de depósito en custodia para la protección de los fletadores (véase, 14 CFR Parte 212).

Asimismo, la FAA exige que todo operador de aeronave estadounidense que brinde un servicio chárter o servicio regular con aeronaves de gran tamaño cumpla con la certificación relacionada con la seguridad y con las reglas operacionales de la Parte 121 del Reglamento de Aviación Federal (14 CFR Parte 121). Estos reglamentos son los más detallados y rigurosos de todas las reglas operacionales de la FAA que rigen las aeronaves, y la FAA brinda una supervisión ampliada de la seguridad para los transportistas sujetos a la Parte 121.

No obstante, existen operadores de aeronaves a reacción de gran tamaño para pasajeros que no requieren disponer de una autoridad económica de DOT o cumplir con 14 CFR Parte 121. Estos operadores cumplen con los reglamentos de conformidad con las normas de seguridad de la Parte 125 del Reglamento de la Aviación Federal (14 CFR Parte 125). Mientras que estos operadores de aeronaves pueden brindar servicios aéreos “privados” para algunas entidades mediante remuneración o contratación, no tienen la autoridad para transportar al público general mediante transporte común (por ejemplo, proponiendo sus servicios al público general, o a un segmento del público general como las universidades, mediante anuncios o inscripciones telefónicas o mediante agentes o corredores, o de otra manera estableciendo una reputación como proveedor de transporte común). Dado que los transportistas que operan de conformidad con la Parte 125 no tienen autoridad para ofrecerse como tales al público general, las

normas de seguridad de la Parte 125 no son tan rigurosas como las de la Parte 121. Asimismo, los transportistas que operan de conformidad con la Parte 125 no disponen de licencia económica de DOT y no tienen que cumplir con los requisitos de seguro o de custodia monetaria. Por lo tanto, usted debería indagar cual es la autoridad específica que gobierna al transportista que desee utilizar.

Además de determinar si el transportista aéreo dispone de la autoridad apropiada, toda organización que celebre un contrato con un transportista aéreo directamente y que desee revender asientos en el vuelo chárter al público (por ejemplo, a sus estudiantes o antiguos alumnos, a la prensa o a miembros de su club), sea o no sea a fines de lucro, debería comprender su propio rol en tanto que “transportista aéreo indirecto” cuya reventa de transporte aéreo debe contar con una licencia conforme a los reglamentos de Chárteres Públicos del Departamento.

Los operadores de Chárteres Públicos deben cumplir con los requisitos de 14 CFR Parte 380. Entre los requisitos de mayor importancia de 14 CFR Parte 380 se hallan las reglas concebidas para prevenir el perjuicio económico a los pasajeros chárter, incluyendo los requisitos que exigen que 1) antes de que tenga lugar cualquier venta de asientos se debe establecer un prospecto de Chárter Público aprobado que se base en un contrato entre el operador del chárter y el transportista aéreo directo que cubra el transporte a venderse y 2) todos los pagos efectuados por los participantes del chárter a los operadores del chárter deben estar cubiertos en su totalidad por un convenio de seguridad, o en parte por un convenio de seguridad en el que los pagos en sí están directamente conservados en una cuenta de garantía. Existen otras reglas específicas que gobiernan la solicitud de Chárter Público y el contenido del contrato de

chárter entre el operador del Chárter Público y los participantes del chárter, inclusive las disposiciones que gobiernan la cancelación de viajes y el derecho del participante a recibir un reembolso.

#### Exenciones de los requisitos del Chárter Público

Reconocemos que es posible que las organizaciones dispongan de poco tiempo tras saber de un evento para el que se pueda organizar la participación a un vuelo chárter, como pueda ser un partido deportivo o una eliminatoria de baloncesto de la NCAA. El Departamento siempre ha deseado colaborar con las organizaciones que puedan demostrar que existen motivos suficientes para una exención de sus reglas en el interés del público. Mientras que estas cuestiones se examinan caso por caso, una vez que la organización decida valerse de dicha exención, ésta debería estar preparada para demostrar, como mínimo, que tiene un contrato con un transportista que disponga de la autoridad apropiada para el vuelo y que se han organizado los arreglos financieros apropiados con el fin de proteger los pagos de los consumidores.

### Utilización de un operador de Chárter Público o de un corredor de chárter aéreo

Las organizaciones pueden contratar a un operador de Chárter Público para organizar un vuelo chárter. Toda organización que lo haga debe asegurarse de que el operador de Chárter Público haya cumplido con los requisitos de la Parte 380, tal y como se describe anteriormente (así como la parte 381, cuando aplique, tal y como se describe a continuación). Las organizaciones también pueden ejecutar un contrato directamente con un transportista aéreo mediante un “corredor de chárter aéreo”. Un corredor de chárter aéreo no puede falsamente representarse como un transportista aéreo, ya que no cuenta con la autoridad del Departamento y no puede de su propio derecho celebrar un contrato que venda transporte aéreo. Por lo tanto, en general debe tener autoridad de actuar como (1) agente de una organización de chárteres que contrate a un transportista aéreo o bien (2) agente de un transportista aéreo que contrate a una organización de chárteres. Los corredores de chárteres aéreos solamente pueden actuar como “intermediario” sin implicarse en el contrato actual entre el transportista y el cliente de chárter, encontrando, por ejemplo, un cliente para el transportista aéreo a contra de una comisión de intermediario otorgada por el transportista, aunque esto no ocurra con frecuencia.

Las organizaciones que utilicen corredores de chárteres aéreos deben saber que, dado que el Departamento no otorga licencias a corredores de chárteres aéreos, no hay seguridad financiera requerida por DOT que proteja los pagos realizados por la organización al corredor que sea el agente legal de la organización o que desempeñe la función de un “intermediario”. Con respecto a los corredores de chárteres aéreos que aseveren actuar como agente de uno o varios transportistas aéreos, antes de firmar un contrato de servicios aéreos, las organizaciones

deberían tomar medidas para asegurarse de la relación de la agencia y de que el transportista representado tiene la licencia apropiada de DOT y la FAA para brindar transporte aéreo.<sup>1</sup>

Entradas para un partido u otro evento especial que se venda en conjunto con un vuelo

Cabe también destacar que existen reglas específicas que se aplican a situaciones en las que se ofrezcan entradas para un partido u otro evento especial en conjunto con un vuelo, sea un vuelo chárter o un vuelo regular. Conforme a 14 CFR Parte 381, una entidad que ofrezca entradas para un evento especial o un partido en conexión con un vuelo debe estar en posesión física de un número suficientes de entradas, o tener un contrato escrito por dichas entradas, que se puedan identificar directamente con el patrocinador del partido o del evento especial. La falta de cumplimiento con los requisitos de la Parte 381 puede autorizar al participante a reclamar un reembolso integral que incluya el precio del billete aéreo.

Deseamos obtener la cooperación y la asistencia del público fletador y asegurar que concierten un viaje que resulte ser placentero y sin riesgo. Por cualquier pregunta, o para obtener mayor información, no dude en dirigirse a Dayton

---

<sup>1</sup> El 8 de octubre de 2004, esta oficina emitió una notificación referente al rol legal de los corredores de chárteres aéreos en la provisión de transporte aéreo y a nuestra política de implementación que cubre estas operaciones. La notificación, que se publicó en el *Registro Federal* presenta información sobre una serie de temas que tratan de los corredores de chárteres aéreos, inclusive los procedimientos de contratación y marketing. 69 Registro Federal 61429, 18 de octubre de 2004; errata publicada 69 Registro Federal 62321, 25 de octubre de 2004. La notificación se halla en el sitio Internet de la oficina en: <http://airconsumer.ost.dot.gov/rules/BrokerNoticeFinal.pdf>.

Lehman, Consejero General Adjunto Diputado para Implementación y Procedimientos de Aviación (Aviation Enforcement and Proceedings) o Lisa Swafford-Brooks, Abogada en Jefe de la misma oficina, marcando el (202) 366-9342. Si desea averiguar si un operador de aeronave particular cuenta con una autoridad económica de transportista aéreo emitida por DOT, puede ponerse en contacto con Bill Bertram, Jefe de la División de Aptitud de Transportistas Aéreos, marcando el (202) 366-1062.

Por:

Samuel Podberesky  
Consejero General Adjunto para la Implementación y los Procedimientos de Aviación

Fecha: 13 de diciembre de 2006

Una versión electrónica de este documento se halla disponible por Internet en

<http://dms.dot.gov/reports>

y en

<http://airconsumer.ost.dot.gov/rules/guidance.htm>