



RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE FECHA 30 DE JULIO DE 2014 POR LA QUE SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA LA APROBACIÓN DE LOS CONTRATOS, CONVENIOS O ACUERDOS DE CUALQUIER TIPO, CON SUS ANEXOS, ADENDAS O MODIFICACIONES, SUSCEPTIBLES DE GENERAR LA EMISIÓN DE BILLETES SUBVENCIONADOS, PREVISTA EN LA DISPOSICIÓN ADICIONAL 13ª DE LA LEY 17/2012, DE 27 DE DICIEMBRE DE PRESUPUESTOS GENERALES PARA 2013, APARTADOS OCHO, NUEVE Y ONCE, CONFORME A LA MODIFICACIÓN OPERADA POR EL REAL DECRETO-LEY 1/2014, DE 24 DE ENERO, DE REFORMA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE, Y OTRAS MEDIDAS ECONÓMICAS

El Real Decreto-Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas modificó la **Disposición Adicional 13ª de la Ley 17/2012**, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales para 2013, incorporando las siguientes redacciones:

“Ocho: Además de las obligaciones impuestas por la normativa reguladora de las subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y para familias numerosas y por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a partir del 1 de junio de 2014, las compañías aéreas y marítimas, como entidades colaboradoras, deberán cumplir lo siguiente: (...)

d) Cumplir con las obligaciones de registro establecidas reglamentariamente, así como registrar ante el órgano gestor, con anterioridad a su comercialización, las tarifas aéreas que incluyan servicios ajenos al transporte aéreo especificándolo en sus condiciones, así como los convenios, contratos o acuerdos de cualquier tipo, con sus anexos, adendas o modificaciones, susceptibles de generar la emisión de billetes subvencionados, con al menos un mes de antelación a la emisión del primer billete bonificado.

Nueve: (...) A efectos de la liquidación de las bonificaciones aplicadas, las compañías marítimas, aéreas, y sus agentes, lo que incluye a los sistemas de reserva y a cualquier tercero que haya intervenido en la determinación de la tarifa bonificada, en el pago realizado por el pasajero o en la gestión o aplicación de la bonificación, estarán obligadas a prestar colaboración y facilitar cuanta documentación les sea requerida en relación con las tarifas comercializadas objeto de bonificación, las bonificaciones aplicadas, los pagos realizados por el pasajero y las liquidaciones efectuadas. (...)



Once: No serán objeto de liquidación por las compañías marítimas y aéreas, ni de reembolso a éstas: (...)

b) Los billetes aéreos subvencionados emitidos bajo contratos, convenios o acuerdos de cualquier tipo que no hayan sido registrados y expresamente aprobados por la Dirección General de Aviación Civil. (...)”

Es necesario establecer los criterios de aprobación, y de no aprobación, atendiendo al tipo de contrato bajo el que se comercialicen aquellos billetes subvencionados posteriormente liquidados ante la Dirección General de Aviación Civil (en adelante, DGAC).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, resuelvo:

Primero.- En los procedimientos de aprobación de contratos, convenios o acuerdos de cualquier tipo, (en adelante, contratos) bajo los que se emitan los billetes aéreos subvencionados conforme a la Disposición Adicional 13ª de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales para 2013, se aplicarán los criterios previstos en esta Resolución.

Segundo.- La Dirección General de Aviación Civil, establece tres categorías de contratos:

- a) Contratos con agencias mayoristas, minoristas y grupos de gestión.
- b) Contratos de venta directa bajo acuerdo y con tour-operadores.
- c) Contratos de intercambio o patrocinio y donaciones.

En cualquier caso, debe considerarse la posibilidad de que puedan identificarse nuevas categorías de contratos que, según su naturaleza, puedan dar lugar a nuevos criterios específicos o a una motivación específica caso a caso para su aprobación.

Tercero.- Criterios de aprobación de los contratos previstos por esta Resolución.

1.- Con carácter general:

A efectos de la liquidación a las compañías aéreas de la subvención de residentes o familias numerosas de billetes aéreos bonificados, no serán aprobados aquellos contratos que vulneren la normativa aplicable a las subvenciones al transporte aéreo, en particular, sin ánimo de ser exhaustivos, aquellos que ofrezcan conexiones con vuelos internacionales (artículo 2, apartado 5 del RD1316/2001), o aquellos que impliquen necesariamente la comercialización de un viaje



combinado u ofrezcan tarifas que incluyan servicios ajenos al transporte aéreo (disposición adicional 13ª, apartado 11.a de la LPGE 2013).

En el caso de que los contratos hayan sido establecidos verbalmente, su contenido deberá ser registrado ante la DGAC conforme a la plantilla adjunta a este documento, aportando todos los datos requeridos. Además, deben documentarse las condiciones de comercialización pactadas, no estimándose suficiente para su aprobación una certificación unilateral emitida por el responsable de la compañía, donde se indique la existencia de tal contrato verbal. Se considera necesario que en dicha certificación se plasme constancia de todas las partes contratantes, considerando suficiente a estos efectos el visto bueno de las mismas.

2.- Por tipo de contrato:

a) Contratos con agencias mayoristas, minoristas (agencias de viajes) o grupos de gestión (asociaciones de agencias minoristas).

Este tipo de contratos es el habitual en el sector del transporte aéreo de pasajeros, en el que las compañías aéreas ofertan sus plazas mediante la red comercial de los agentes. Es decir, las agencias o grupos de gestión actúan como canales de comercialización.

La remuneración de los agentes de venta se contempla en el denominado cargo de emisión (service fee), que consiste en un cargo por la emisión de cada billete aéreo que cobra directamente el agente de ventas y que se regulariza en las liquidaciones que se realizan con las compañías aéreas.

Adicionalmente, en este tipo de contratos se fijan porcentajes de comisión dependiendo del tipo de tarifa comercializada y otros incentivos, que la compañía aérea proporcionará según los objetivos de ventas alcanzados por el agente, volumen de ventas, cuota de mercado conseguida respecto del resto de compañías aéreas, etc. lo que comúnmente se denomina contratos de "rappel".

En el caso de que la agencia minorista emita billetes de una cierta compañía aérea pero lo haga mediante la intermediación de una agencia mayorista o grupo de gestión, el agente de ventas final deberá cumplir las condiciones del contrato del mayorista o grupo de gestión con la compañía aérea que, necesariamente, habrá tenido que ser aprobado por la DGAC.

Este tipo de contratos no afectan a la liquidación de la subvención, ya que, la Administración bonifica el porcentaje establecido por la normativa del importe de los conceptos subvencionables



y el pasajero beneficiario se hace cargo del pago del importe restante de los conceptos subvencionables y de la totalidad del importe de los conceptos no subvencionables, que configuran el precio final del billete. El hecho de que una parte de la tarifa aérea se la quede la agencia en concepto de incentivo en lugar de la compañía aérea es indiferente a efectos de la subvención, que se aplica sobre el precio efectivamente abonado por el pasajero en conceptos subvencionables.

Para la aprobación de este tipo de contratos y para que se puedan reembolsar los billetes bonificados emitidos al amparo de los mismos, se debe cumplir la siguiente condición:

- El contrato expresará con concreción las tarifas disponibles para el agente, la remuneración en concepto de cargo por emisión, los porcentajes de comisión adicionales y el resto de incentivos previstos en el clausulado del contrato y sus anexos.

Si los contratos cumplen lo anterior, se resolverá favorablemente la solicitud de aprobación.

b) Contratos de venta directa bajo acuerdo o líneas de crédito (a empresas, asociaciones, entidades del Sector Público, etc.) y con tour-operadores.

En este tipo de contratos, la compañía aérea vende directamente a un tercero sus billetes en las condiciones establecidas en el acuerdo que, en principio, debieran ser más ventajosas que las ofrecidas sin establecer ningún tipo de contrato, para que éste tenga sentido para las dos partes. El caso más común es que la compañía aérea gana cuota de mercado y el cliente obtiene un precio más económico por sus billetes.

La DGAC, para aprobar el contrato, llevará a cabo una comprobación previa del valor de mercado de las tarifas incluidas en el mismo, aplicando analógicamente lo previsto por el artículo 31 y 33 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, (en adelante, LGS) sobre los costes de adquisición de los gastos subvencionables y sobre la comprobación de valores:

Artículo 31 de la LGS:

“En ningún caso el coste de adquisición de los gastos subvencionables podrá ser superior al valor de mercado.”



Artículo 33 de la LGS:

1. La Administración podrá comprobar el valor de mercado de los gastos subvencionados empleando uno o varios de los siguientes medios:

a) Precios medios de mercado. (...)

2. El valor comprobado por la Administración servirá de base para el cálculo de la subvención y se notificará, debidamente motivado y con expresión de los medios y criterios empleados, junto con la resolución del acto que contiene la liquidación de la subvención.

El valor de mercado que aplicará la Administración será la tarifa media abonada por los pasajeros residentes o miembros de familias numerosas por los billetes aéreos utilizados durante el año natural anterior, e incluirá los importes de los cargos de emisión y del resto de conceptos bonificables previstos en la normativa de la subvención. Dichos datos serán obtenidos de la base de datos de gestión de subvenciones de la DGAC.

Este valor de mercado será actualizado anualmente el 1 de abril de cada ejercicio, con los datos obtenidos de los billetes utilizados por los pasajeros en el año natural anterior, presentados por las compañías aéreas en las liquidaciones de las subvenciones.

En caso de que el valor de mercado comunicado por la DGAC sea inferior al obrante en el contrato, la Resolución de la Dirección General aprobará condicionadamente el contrato, siempre y cuando en las liquidaciones de los billetes emitidos bajo dicho contrato durante el ejercicio en curso y hasta el 31 de marzo siguiente, no exceda la valoración realizada por la Dirección General anteriormente descrita.

Anualmente, el 1 de abril, o el día hábil anterior si éste es inhábil, se comunicarán por escrito a las compañías aéreas los valores de mercado que aplicará la Administración como condición de eficacia de la aprobación del contrato.

La liquidación que incumpla el acto de aprobación condicionada conllevará automáticamente la ineficacia del acto de aprobación del contrato e impedirá la liquidación de cualesquiera billetes emitidos bajo dicho contrato.

Si el contrato tuviera una duración plurianual, la aprobación inicial del mismo estará sujeta a la condición de que las liquidaciones de los billetes emitidos hasta el 31 de marzo siguiente no sean superiores a los valores de mercado del ejercicio anterior, y en los años sucesivos, estará



condicionada a que las liquidaciones de los billetes emitidos desde el 1 de abril de cada año se sujeten a los valores de mercado comunicados por la DGAC para dicha anualidad.

El incumplimiento de esta condición conllevará automáticamente la ineficacia del acto de aprobación del contrato impedirá la liquidación de cualesquiera billetes emitidos bajo dicho contrato.

Excepcionalmente, la DGAC podrá aprobar los contratos suscritos entre compañías aéreas y organismos públicos, cuyas tarifas sean superiores al valor de mercado calculado por la DGAC, que tengan finalidades sociales, sanitarias, etc, debiendo constar la acreditación del organismo público de los motivos que justifican la elección de dicha tarifa, para la aprobación excepcional del contrato. La resolución de aprobación motivará dicha excepcionalidad.

c) Contratos de intercambio (billetes por publicidad u otros servicios) y de patrocinio (a deportistas, fundaciones, etc.) o donaciones.

En este tipo de contratos, dos partes pactan, al margen de la Administración y del pasajero, el intercambio de unos ciertos servicios que recibe la compañía aérea a cambio de que ésta emita billetes aéreos.

En el caso de que el pasajero sea residente o miembro de familia numerosa, éste no abona la tarifa o el precio pactado sino que se beneficia del contrato entre la compañía aérea y la otra parte que, a cambio de los billetes aéreos, presta un servicio (por ejemplo, de publicidad).

En este caso, conforme a lo informado por la Abogacía del Estado en septiembre de 2007 (Ref. 700/2007), y refrendado por la Abogacía General del Estado, la expresión del anexo IV del Real Decreto 1361/2001, de 30 de noviembre, aplicable al transporte aéreo responde al propósito de *“que la bonificación satisfecha por el Estado se corresponde con el coste que el pasajero soporta efectivamente por la adquisición del billete, sin que pueda aplicarse para retribuir promociones comerciales que, mediante rebaja en el precio, realicen las compañías de transporte”*.

La Abogacía del Estado en el precitado informe señala que deben bonificarse los billetes, con independencia de si el precio se paga por el propio pasajero con cargo a su patrimonio o por un tercero.



Pues bien, en estos contratos no existiría un pago por tercero dado que este tercero no abona “voluntariamente” la deuda del beneficiario. El contrato de transporte en este caso se celebra en el marco de otro contrato, el de intercambio (publicidad, patrocinio, etc.) celebrado por el tercero con la compañía aérea.

Por ello, quien firma con la compañía aérea este contrato (el tercero), no es, a los efectos del artículo 1158 del Código civil, un tercero respecto de los contratos de transporte entre compañía y el pasajero beneficiario, ni tampoco paga “voluntariamente” el precio a la compañía de transporte, sino que ofrece, en ejecución de la obligación que asume frente a la compañía aérea en el contrato, realizar el intercambio pactado.

No hay tercero, continúa el Informe, cuando, no existe un sujeto obligado al pago en cuyo nombre cumple el tercero. Tal es el caso de estos contratos, en los que el obligado al pago no es el pasajero. En el contrato de intercambio, ni siquiera llega a nacer la obligación de pago a cargo del viajero. Por la misma razón, y a diferencia de lo establecido en el artículo 1158 del Código civil, tampoco nace en favor del tercero acción alguna contra el pasajero.

Concluye la Abogacía del Estado señalando que además, aún en la hipótesis de que hubiera existido un pago por parte del tercero, dicho pago es puramente ficticio en tanto que queda compensado por un derecho de cobro equivalente, mediante los respectivos servicios que se prestan las partes contractuales.

No debe olvidarse además que las partes pactan el intercambio de ciertos servicios que recibe la compañía aérea a cambio de que ésta emita billetes aéreos, presunto pago por un tercero (la entidad que suscribe el contrato), pero que dicho pago no es dinerario sino en especie por lo que esta Administración no conoce la cuantía real de la tarifa, ya que, no hay constancia alguna del valor real del servicio prestado como pago de los billetes.

En el caso de los contratos de patrocinio, la compañía aérea, al margen de la Administración y del pasajero beneficiario, ofrece los billetes aéreos necesarios para, por ejemplo, las asociaciones de deportistas, clubes deportivos, federaciones o deportistas individuales, a cambio de la exhibición de logotipos de la compañía u otro tipo de acciones publicitarias en los eventos considerados en cada contrato. Con arreglo al informe de la Abogacía del Estado citado, y los argumentos expuestos, este tipo de contratos no podrían ser aprobados.



Por último, se incluyen en este apartado las donaciones, en las que la compañía aérea dona libérrimamente una serie de billetes a un tercero, por lo que no existe cuantía alguna efectivamente abonada a cambio, ni por dicho tercero, ni, por supuesto, por el pasajero. Conforme al criterio mantenido por la Abogacía del Estado, todos los anteriores contratos se considera que no cumplen los requisitos para ser aprobados.

DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Ángel-Luis Arias Serrano

Nombre compañía	Código IATA compañía	Contratante 1		Contratante 2		Nombre de contrato	Código de contrato	Ambito	Códigos de tarifa	ATPCO	Código del registro de la tarifa	Fecha inicio	Fecha fin
		Nombre	NIF	Nombre	NIF								
AIRLINE	999	x1	X-99999999-X	x2	X-99999999-X	Publicidad 1	Alfanumérico	Nacional	YDOW KHRT QSFRT PNOW	1 0 (1: Registrada en ATPCO) (0: No registrada en ATPCO)	(Registro en la DGAC)	01/01/2014	01/01/2015
		x1	X-99999999-X	x2	X-99999999-X	Agencia 1	Alfanumérico	Comunidad/Ciudad Autón	YDOW KHRT QSFRT PNOW			01/01/2014	01/01/2015

(TODOS LOS CAMPOS INDICADOS DEBEN RELLENARSE OBLIGATORIAMENTE, SALVO EL "CÓDIGO DE REGISTRO DE LA TARIFA" SI NO SE HUBIERA REALIZADO ANTE LA DGAC)

(LOS DATOS SON FICTICIOS Y SE MUESTRAN SOLO A MODO DE EJEMPLO)