
DECRETO N° 582

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I.- Que la Constitución establece que el territorio de la República es irreductible, estando comprendido dentro del mismo, el espacio aéreo, el cual estará sujeto a la jurisdicción y soberanía nacional.
- II.- Que es necesario regular ampliamente todo lo relacionado con la navegación aérea sobre el territorio nacional, a efecto de normar con efectividad la explotación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.
- III.- Que para el logro de una efectiva regulación técnica y económica del subsector de transporte aéreo, es necesario contar con una entidad regulatoria con personería jurídica, que posea autonomía administrativa, técnica y financiera, a los efectos que pueda garantizar su continuo desarrollo institucional y una capacidad técnica apropiada para el cumplimiento de sus competencias.
- IV.- Que por ser la regulación de la aviación civil una función eminentemente técnica, es necesario delimitar las competencias del ente rector a la formulación de la política subsectorial aérea, a la planificación indicativa de éste y a la normativa general mismo.
- V.- Que para que la función regulatoria se realice bajo reglas claras y exenta de conflictos de intereses, es necesario que el ente rector posea una relación exclusivamente funcional con respecto al ente regulador, y que el recurso humano que participe en las unidades de dirección y administrativas superiores estén plenamente desvinculadas de los sectores usuarios del subsector de transporte aéreo;
- VI.- Que para minimizar el empleo de la discreción funcionaria en el marco de la Aviación Civil, es necesario contar con una Autoridad de Aviación Civil, que pase de ser un organismo dirigido unipersonalmente a un organismo de decisión colegiado.
- VII.- Que la Ley de Aeronáutica Civil actual, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 584, de fecha 22 de abril de 1999, publicado en el Diario Oficial No.92, Tomo N° 343, del 20 de mayo de ese mismo año, requiere ser sustituida por una Ley de Aviación Civil, a efecto de que el subsector de transporte aéreo cuente con una legislación moderna e integrada que responda al derecho aéreo internacional, comprendiendo dentro de la normativa aeronáutica modernas disposiciones sobre seguridad aeronáutica y operacional, así como disposiciones relacionadas con un apropiado régimen de tripulaciones aéreas, de infracciones y sanciones, y una

normativa aeroportuaria en materia de desarrollo, administración y operación de infraestructura.

POR TANTO,

en uso de sus facultades Constitucionales y a iniciativa de los Diputados Walter René Araujo Morales, Julio Antonio Gamero Quintanilla, Alfonso Aristides Alvarenga, William Rizziery Pichinte, Rubén Orellana, Agustín Díaz Saravia, René Napoleón Aguiluz Carranza, Douglas Alejandro Alas García, José Antonio Almendáriz Rivas, Rafael Edgardo Arévalo Pérez, Nelson Edgardo Avalos, Rodrigo Avila Avilés, Ernesto Iraheta, Pedro Osmín Barrera, Isidro Antonio Caballero, Ernesto Angulo, Rafael Hernán Contreras Rodríguez, Roberto José d'Aubuisson Munguía, Juan Duch Martínez, René Mario Figueroa Figueroa, Alfredo Arbizú, Elmer Charlaix, Guillermo Antonio Gallegos Navarrete, Elizardo González Lovo, Francisco Flores, Jesús Grande, Victoria de Amaya, Carlos Walter Guzmán Coto, Jesús Guillermo Pérez Zarco, Manuel Vicente Menjivar, Carlos Mauricio Arias, Mauricio López Parker, Alejandro Dagoberto Marroquín, José Francisco Merino López, Mauricio Membreño, Renato Antonio Pérez, Mario Antonio Ponce, Norman Noel Quijano González, José Mauricio Quinteros, Carlos Armando Reyes, Héctor Nazario Salaverría, Mariela Peña Pinto, David Humberto Trejo, Enrique Valdés, Alba Teresa de Dueñas, Martín Francisco Zaldívar, Héctor Alfredo Guzmán, Gustavo Chiquillo y Rigoberto Trinidad.

DECRETA la siguiente:

LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

OBJETO DE LA LEY

Art. 1.- La presente Ley rige la aviación civil en el territorio nacional, y tiene por objeto regular la explotación y uso o aprovechamiento del espacio aéreo de la República de El Salvador, respecto a la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo; asimismo, regula la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de aeródromos y helipuertos civiles.

El espacio aéreo del territorio salvadoreño está sujeto a la jurisdicción y soberanía nacional, de conformidad a lo establecido en el Artículo 84 de la Constitución de la República.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Art. 2.- Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea, toda aeronave civil que se encuentre en el territorio salvadoreño o sobrevuele el mismo, así como su tripulación, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades salvadoreñas.

Se someterán a las Leyes y jurisdicción salvadoreñas, el conocimiento de las causas que versen sobre los hechos ocurridos, los actos jurídicos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave de matrícula salvadoreña en el territorio salvadoreño y sus aguas jurisdiccionales, o donde ningún Estado

ejerza soberanía.

Igualmente, quedan sometidos a la jurisdicción y Leyes salvadoreñas, los hechos ocurridos, los actos jurídicos y los delitos cometidos a bordo de las aeronaves salvadoreñas durante el vuelo de éstas sobre territorio extranjero, a menos que aquellos sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero subyacente; asimismo, quedan sometidos a la jurisdicción y leyes salvadoreñas, los hechos, los actos jurídicos y los delitos cometidos en aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio salvadoreño y sus aguas jurisdiccionales, cuando atenten contra la seguridad o el orden público del Estado salvadoreño y de las personas domiciliadas en él o cuando infrinjan normas sobre seguridad aérea.

Corresponderá a los tribunales comunes del país conocer de las controversias que se susciten entre particulares con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio que las partes decidan someterlo a arbitraje, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Son aplicables a la navegación aérea civil, las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones ocurridas a bordo de aeronaves establece la legislación salvadoreña.

CONCEPTOS GENERALES

Art. 3.- A los efectos de la presente Ley se entiende como:

Aeronáutica Civil: Es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado estarán incluidas cuando expresamente así se establezca, a excepción de las de la Fuerza Armada en actividades militares.

Autoridad de Aviación Civil: Ente de la Administración Pública, a la que le compete directamente la regulación de todos los aspectos de la aviación civil, tanto los de índole técnico, como los de índole económico.

Certificado de Aeronavegabilidad: Documento oficial otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, que acredita que una aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

Certificado de Matrícula: documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

Certificado de Operación: Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, mediante el cual se autoriza la operación de las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, de las escuelas aeronáuticas y de los aeropuertos, de conformidad con las condiciones, términos y limitaciones en él establecidas.

CIELOS ABIERTOS: ES LA POLÍTICA DE ESTADO QUE TIENE COMO FINALIDAD, LIBERALIZAR LOS MERCADOS DE TRANSPORTE AÉREO, REDUCIENDO LA INTERVENCIÓN GUBERNAMENTAL EN LOS SERVICIOS DE PASAJEROS, CARGA Y COMBINADOS, PARA VUELOS REGULARES Y NO REGULARES, SUJETA AL PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA, EN LOS TÉRMINOS PACTADOS EN LOS ACUERDOS BILATERALES O MULTILATERALES CELEBRADOS POR EL SALVADOR CON OTROS ESTADOS. (3)

Convalidación: Aceptación de una acción de la Autoridad de Aviación Civil de otro Estado, como si se tratara de una acción que la presente Ley le asigna a la Autoridad de Aviación Civil del Estado Salvadoreño.

COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.

Empresas Operadoras de Transporte Aéreo: Organizaciones económicas que constituidas de conformidad con las Leyes pertinentes, se dedican a la explotación del servicio de transporte aéreo comercial.

Espacio Aéreo Salvadoreño: Es aquel en el cual la República de El Salvador ejerce su soberanía, dominio, protección y mandato, y que de acuerdo con las normas jurídicas nacionales e internacionales aplicables, se encuentra sobre sus áreas terrestres y aguas jurisdiccionales adyacentes.

Especificaciones Técnicas Operacionales: Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, en donde se establecen las autorizaciones, limitaciones y procedimientos bajo los cuales cada tipo de operación debe ser realizada, así como el tipo y tamaño de aeronaves que deben de ser operadas, el cual autoriza al poseedor de las mismas a realizar operaciones de conformidad con las condiciones y limitaciones allí especificadas.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

Permiso de Operación: Es la autorización otorgada por la Autoridad de Aviación Civil a una persona natural o jurídica, para realizar servicios aéreos comerciales.

PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA: ES LA CONDICIÓN PARA OPERAR EN UN PAÍS, QUE IMPONE UN ESTADO A UN OPERADOR AÉREO EXTRANJERO, O AL OTRO ESTADO, PARA QUE OTORQUE DERECHOS EQUIVALENTES A LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE AÉREO. (3)

Reciprocidad: Condición para operar en un país, que impone su Autoridad Aeronáutica a un transportador aéreo extranjero o a la otra autoridad aeronáutica de otro país, para que otorgue derechos equivalentes a los transportadores nacionales del primero.

Ruta: Espacio aéreo establecido por la Autoridad de Aviación Civil para canalizar el tráfico aéreo.

Servicio Público de Transporte Aéreo: Es el servicio que se ofrece de manera general y que en términos de la presente ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

Transporte Aéreo Comercial: Serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas desde un punto de partida a un punto de destino a cambio de una contraprestación.

Los demás términos aeronáuticos utilizados en la presente Ley deberán interpretarse de acuerdo a lo establecido en las regulaciones técnicas aeronáuticas salvadoreñas, y en los términos contenidos en los anexos al Convenio de Chicago, sobre Aviación Civil Internacional.

CAPÍTULO II CREACIÓN Y RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

CREACIÓN Y NATURALEZA

Art. 4.- Créase la Autoridad de Aviación Civil, la que en lo sucesivo se denominará por sus siglas AAC, con carácter de institución autónoma de servicio público y sin fines de lucro. Dicha autonomía comprende los aspectos administrativo, técnico y financiero; además tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio.

RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

Art. 5.- El régimen administrativo de la presente Ley, sus Reglamentos, regulaciones y tratados internacionales vigentes sobre la materia en la República de El Salvador, será ejercido por la AAC, la cual velará por el efectivo cumplimiento de estos instrumentos; y, los casos no previstos deberán resolverse de conformidad con los principios del derecho común, y a falta de éstos por los usos y costumbres de la actividad de la aviación civil y por la doctrina legal. Para esos efectos, la AAC estará dirigida por una instancia colegiada y en lo administrativo estará a cargo de un Director Ejecutivo, quien responderá ante dicha instancia por todos sus actos. El Director Ejecutivo para el cumplimiento de sus funciones contará con gerencias de área, en lo administrativo y en lo técnico, de línea y de apoyo. La descripción funcional de estas Gerencias de Area deberá establecerse en los manuales correspondientes.

FUNCIONES DE LA AAC

Art. 6.- Son funciones de la AAC, la regulación, fiscalización y control, de todas las actividades de la aviación civil, relativas a la autorización, modificación, cancelación y revocación de los certificados de operadores y de permisos de operación, tanto de operadores de transporte aéreo como de los aeródromos y helipuertos civiles, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, servicios de meteorología aeronáutica, servicios de información aeronáutica, servicios e instalaciones de navegación aérea, así como el registro, certificación y fiscalización del personal aeronáutico, las aeronaves y demás infraestructuras aeronáuticas; inclusive, el régimen de sanciones correspondiente a infracciones sobre la materia objeto de esta Ley.

ATRIBUCIONES DE LA AAC

Art. 7.- Son atribuciones de la AAC:

1. Fomentar el desarrollo de la aviación civil, de acuerdo a los principios establecidos en la presente Ley;
2. FORMULAR E IMPLEMENTAR LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS, BASADA EN EL PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA, ESTABLECIDA EN EL ART. 3 DE LA PRESENTE LEY; (3)
3. Fiscalizar, supervisar y controlar todas las actividades relacionadas con la aviación civil.

4. Dictar y elaborar Ordenes, Regulaciones, Disposiciones Administrativas, Directrices, Manuales de Procedimientos, Publicaciones de Información Aeronáutica y Asesoramiento, y demás normas técnicas y de operación complementarias de las regulaciones aeronáuticas de El Salvador; de conformidad a la presente Ley;
5. Establecer reglas y procedimientos técnicos alternos, para garantizar la seguridad aeronáutica cuando sea impracticable cumplir algún requerimiento técnico, sobre la materia; de conformidad a la presente Ley;
6. Regular y aprobar, normas, procedimientos y métodos aplicables a los servicios de protección al vuelo; de conformidad a la presente Ley;
7. Adoptar todas las medidas o acciones necesarias para garantizar que las actividades aeronáuticas sean realizadas de manera segura;
8. Dirimir conflictos que en materia de aviación civil puedan presentarse entre dos o más partes, de conformidad a las atribuciones de la AAC;
9. Ejecutar todas las competencias y funciones relativas al Registro Aeronáutico Salvadoreño (RAS);
10. Proponer reformas a esta Ley y sus Reglamentos, ante las instancias competentes;
11. DEROGADO POR D.L. No. 528/04
12. Regular las tarifas de servicios aeroportuarios, aeronáuticos, y de navegación aérea, control de tránsito aéreo y de protección al vuelo, que posean características monopólicas y que puedan ser objeto de aplicación de una posición dominante; con excepción de las tarifas que aplica para los servicios aéreos en ruta la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, bajo el amparo del respectivo acuerdo regional constitutivo;
13. REGULAR O DESREGULAR SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO, SEGÚN EXISTA COMPETENCIA EN EL MERCADO, PREVIA OPINIÓN VINCULANTE DE LA ENTIDAD QUE TIENE LA RESPONSABILIDAD DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA; (1)
14. Autorizar y supervisar la operación de fábricas ensambladoras de aeronaves, motores, o partes de éstas.
15. Otorgar itinerarios, frecuencias, y horarios de vuelo de todo servicio aéreo de transporte público; de acuerdo a procedimientos establecidos en esta Ley.
16. Adoptar las medidas necesarias con la finalidad de asegurar que las aeronaves que operen en el territorio salvadoreño, así como las que ostenten matrícula salvadoreña y se

encuentren en el extranjero, cumplan con la presente Ley, sus reglamentos y las demás normas relativas a la navegación, al transporte y a la seguridad aérea;

17. Conceder, suspender o cancelar los permisos de operación de los aeródromos y helipuertos civiles, así como regular su expansión, construcción, administración y operación;
18. Conceder, modificar, suspender o cancelar los permisos de operación a empresas aéreas de transporte público;
19. Regular todas las actividades relacionadas con las empresas operadoras de transporte aéreo, escuelas relacionadas con la aviación civil, centros de mantenimiento, aeronaves, y todo lo relacionado con los aspectos técnicos y económicos de la aeronáutica civil, como de los servicios de navegación aérea; y,
20. Aplicar sanciones por el incumplimiento de lo establecido en la presente ley, reglamentos, regulaciones y en los tratados internacionales vigentes en la República de El Salvador.

CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL

Art. 8.- La máxima autoridad de la AAC será el Consejo Directivo de Aviación Civil, el cual en lo sucesivo se denominará por sus siglas CDAC. El mismo estará integrado de la manera siguiente:

1. Un Director nombrado por el Presidente de la República, quién ejercerá las funciones de Presidente;
2. Un Director nombrado por el Ministerio de Relaciones Exteriores; y,
3. DOS DIRECTORES DEL SECTOR PRIVADO, NOMBRADOS POR EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DE CANDIDATOS PROPUESTOS POR DICHO SECTOR EN ASAMBLEA CONVOCADA AL EFECTO POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE, DE LOS CUALES ÉSTE CONFORMARÁ LAS TERNAS RESPECTIVAS, DE LA FORMA COMO SE ESTABLEZCA EN LA NORMATIVA INTERNA QUE SE EMITA PARA ELLO. LOS REPRESENTANTES QUE RESULTEN ELECTOS PARA INTEGRAR DICHA TERNA SERÁN PERSONAS ESPECIALIZADAS EN TEMAS RELACIONADOS A LA AVIACIÓN. LOS CANDIDATOS DEBERÁN SER PROPUESTOS CON TREINTA DÍAS DE ANTICIPACIÓN A LA FINALIZACIÓN DEL PERÍODO DEL DIRECTOR A SER SUSTITUIDO. DE NO PROPONERSE LOS CANDIDATOS EN EL PERÍODO MENCIONADO, EL PRESIDENTE DE LA AAC DEBERÁ PROCEDER A DESIGNAR A LOS CANDIDATOS. LOS PROPONENTES DE LOS CANDIDATOS A LOS QUE SE REFIERE EL PRESENTE NUMERAL NO ESTARÁN OBLIGADOS A PERTENECER A GREMIALES DEL SECTOR PRIVADO. (2) (4)

Habrá igual número de Directores Suplentes, designados en la misma forma que se establece en los numerales 2 y 3 anteriores, quienes asistirán a las sesiones del CDAC con voz pero sin voto, salvo ausencia del Propietario.

El CDAC se reunirá al menos una vez al mes o cuando las circunstancias lo hagan necesario, previa convocatoria del Presidente o de quien haga sus veces.

Las decisiones del CDAC se tomarán por mayoría simple. El Presidente tendrá voto calificado.

Cada uno de los Directores, incluyendo el Presidente, gozarán de dieta, la cual deberá establecerse en el reglamento de esta Ley.

PRESIDENTE

Art. 9.- El Presidente dirigirá el CDAC, y en su defecto lo sustituirá el director designado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

La representación legal de la AAC le corresponderá al Presidente, quien podrá delegarla en el Director Ejecutivo, previo acuerdo de la CDAC.

REQUISITOS PARA LOS DIRECTORES DEL CDAC

Art. 10.- Para ser Director del CDAC, se requiere:

1. Ser salvadoreño por nacimiento;
2. Ser mayor de treinta años de edad;
3. Ser de reconocida honorabilidad y probidad;
4. No tener conflicto de intereses con el cargo;
5. POSEER Y DEMOSTRAR CONOCIMIENTO Y CAPACIDAD EN LAS MATERIAS RELACIONADAS CON SUS ATRIBUCIONES O POSEER TÍTULO UNIVERSITARIO, ADEMÁS, PARA EL DIRECTOR PROPUESTO POR RELACIONES EXTERIORES, POSEER CONOCIMIENTOS EN MATERIA DE DERECHO AERONÁUTICO Y SOBRE TRANSPORTE AÉREO; (3)
6. Obtener el finiquito de sus cuentas si hubiese administrado fondos públicos;
7. Hallarse libre de reclamaciones de toda clase, caso de haber sido contratista de obras públicas ejecutadas con fondos del Estado o del Municipio; y,
8. Hallarse solvente con la Hacienda Pública y con el Municipio.

ATRIBUCIONES DEL CDAC

Art. 11.- Corresponde al CDAC:

1. Dictar al Director Ejecutivo, las políticas, directrices y lineamientos para el efectivo

cumplimiento administrativo de las atribuciones institucionales especificadas en el Artículo 6 para la AAC y velar por el cumplimiento de éstas;

2. Presentar el proyecto del presupuesto especial de la AAC, así como modificaciones al mismo a la aprobación de la Asamblea Legislativa, de conformidad con la legislación aplicable;
3. Presentar la memoria de labores anual al Ministerio del Organo Ejecutivo encargado del sector transporte, para su posterior presentación a la Asamblea Legislativa;
4. Contratar la auditoría de la institución, especialmente la auditoría técnica y legal; y conocer y aprobar los informes correspondientes;
5. Aprobar las normativas y controles internos de la Institución;
6. Nombrar los apoderados que estime necesario;
7. Aprobar tarifas aeroportuarias, aeronáuticas, y de navegación, control del tránsito aéreo y protección de éste. Dichas tarifas se aprobarán para todos aquellos servicios que presenten características monopólicas y que en consecuencia resulten susceptibles para la aplicación de prácticas de posición dominante;
8. SOLICITAR ANTE LA AUTORIDAD QUE TIENE LA RESPONSABILIDAD DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA, OPINIÓN SOBRE SITUACIONES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO QUE DESARROLLEN PRÁCTICAS ANTICOMPETITIVAS ENTRE OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO. TALES OPINIONES SERÁN VINCULANTES Y CON BASE A ELLAS, SE APROBARÁ LA REGULACIÓN EFECTIVA PARA LA CORRECCIÓN DE LAS RESPECTIVAS SITUACIONES; (1)
9. Conocer en apelación de las resoluciones del Director Ejecutivo;
10. Establecer para la AAC la política salarial y aprobar el correspondiente régimen salarial;
11. Evaluar la labor desarrollada por el Director Ejecutivo, fundamentalmente con base a los dictámenes de auditorías técnicas y financieras, y a los informes semestrales y extraordinarios que presente dicho Director; y,
12. Desarrollar lo previsto en la presente Ley y sus Reglamentos.

DIRECTOR EJECUTIVO

Art. 12.- El Director Ejecutivo de la AAC será electo por el CDAC, a quien le corresponderá ejercer las funciones que esta Ley le atribuye, así como todas aquellas que el Presidente del CDAC le delegue. Este cargo será a tiempo completo.

A su vez, el Director Ejecutivo, en lo que corresponde a las atribuciones que esta Ley le otorga, de manera específica las correspondientes a la firma de documentos y otros actos administrativos, podrá efectuar delegación de las mismas en los Gerentes de Área, conforme a lo que al respecto se establezca en el Reglamento Interno de la AAC.

REQUISITOS PARA EL DIRECTOR EJECUTIVO

Art. 13.- Para ser Director Ejecutivo se requiere:

1. Ser salvadoreño por nacimiento;
2. Ser mayor de treinta años de edad;
3. Ser de reconocida honorabilidad y probidad;
4. No tener conflicto de intereses con el cargo;
5. POSEER CONOCIMIENTOS, CAPACIDAD, DOMINIO Y LA EXPERIENCIA NECESARIA, EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL Y TRANSPORTE AÉREO Y QUE POSEA UNA LICENCIA DE PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, EN CUALQUIER ÁREA TÉCNICA DE LA MISMA, O POSEER UN TÍTULO UNIVERSITARIO; (3)
6. Obtener el finiquito de sus cuentas si hubiese administrado fondos públicos;
7. Hallarse libre de reclamaciones de toda clase, caso de haber sido contratista de obras públicas ejecutadas con fondos del Estado o del Municipio; y,
8. Hallarse solvente con la Hacienda Pública y con el Municipio.

ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Art. 14.- Corresponde al Director Ejecutivo:

1. Administrar la Institución dentro de las políticas, lineamientos y directrices que le establezca el CDAC, y cumplir con las atribuciones que la presente Ley le otorga y que no hayan sido reservadas expresamente a la Junta de Directores;
2. Representar judicialmente y extraoficialmente a la AAC, siempre que estas atribuciones le hayan sido delegadas por el Presidente del CDAC;
3. Representar a la AAC ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y ante la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), así como ante cualquier otro organismo de aviación civil internacional del cual El Salvador sea miembro;

-
4. Establecer, mantener y fomentar relaciones de cooperación con instituciones u organismos extranjeros y multilaterales, vinculados al sector de aviación civil y en particular con la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI);
 5. Velar porque se cumplan en el país con los principios y normas internacionales de aviación civil, contemplados en los Convenios Tratados Internacionales vigentes en el país;
 6. Fijar los estándares de seguridad, operación y servicios en el sector de la aviación civil en el país, conforme las normas internacionales al respecto;
 7. Proponer los reglamentos que desarrollen la presente Ley ante la CDAC para los efectos del Art. 168 numeral 14 de la Constitución de la República;
 8. Emitir circulares internas que contengan directrices organizacionales, reportes, normas, y controles administrativos, que faciliten a los empleados la efectiva ejecución de sus funciones;
 9. Celebrar las audiencias públicas que ordena esta Ley, y efectuar las investigaciones pertinentes;
 10. Establecer las rutas o aerovías sobre el espacio aéreo salvadoreño, así como las zonas prohibidas, peligrosas o áreas de circulación restringida;
 11. Otorgar los itinerarios, frecuencias, y horarios de vuelo, de todo servicio de transporte aéreo público;
 12. Establecer mediante un correspondiente manual, los procedimientos técnicos de inspección, operados por empleados o agentes del explotador antes de abordar la aeronave, que permitan detectar armas, materiales explosivos, drogas, y sustancias contaminantes que pasajeros pretendieran introducir a bordo de la aeronave;
 13. Intercambiar información con otras autoridades o instituciones de aviación civil;
 14. Certificar y autorizar la creación y funcionamiento de centros nacionales de instrucción aeronáutica previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC, así como la supervisión de éstos;
 15. Determinar respectivamente la capacidad técnica y financiera del solicitante de un Certificado de Operador Aéreo, y de un Permiso de Operación, para garantizar las operaciones propuestas;
 16. Normar y supervisar la operación de los sistemas de protección al vuelo;
 17. Supervisar el funcionamiento de los aeródromos civiles y helipuertos civiles; así como el

-
- cumplimiento de estipulado en el respectivo Permiso de Operación, esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones;
18. Velar por el adecuado funcionamiento del Registro Aeronáutico Salvadoreño (RAS);
 19. Ser el responsable máximo en la investigación de accidentes e incidentes aéreos e incidentes ATS;
 20. Con previo acuerdo de la CDAC, designar a los Gerentes y demás personal administrativo y operacional de la AAC, así como nombrar a los examinadores técnicos para calificar al personal aeronáutico en cualquiera de sus áreas o especialidades;
 21. Incluir dentro de la organización de la AAC, a inspectores de seguridad debidamente calificados, para que realicen funciones de supervisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, seguridad operacional, seguridad aeroportuaria, y seguridad de servicios de tránsito aéreo. Dichos inspectores podrán emplearse o contratarse; así como también a consultores, abogados y personal administrativo de la AAC, para asegurar el cumplimiento efectivo sobre esta materia;
 22. Delegar en Organización Internacional reconocida, así como en los inspectores de éstas, las funciones de certificación e inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la seguridad operacional, seguridad aeroportuaria, seguridad de los servicios de tránsito aéreo, y cualquier otra certificación o inspección que fuere necesaria. Estas certificaciones e inspecciones la misma validez como si hubieran sido realizadas por inspectores propios de la AAC;
 23. Conceder y modificar a empresas aéreas de transporte Público: los Certificados de Operador Aéreo y los Permisos de Operación; previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la suspensión o cancelación de éstos;
 24. Conceder y modificar los Permisos de Operación de: aeropuertos, helipuertos y aeródromos públicos o privados, previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos, así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la cancelación o suspensión de éstos;
 25. Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeródromos civiles y helipuertos según su naturaleza y categorías;
 26. Certificar, supervisar y verificar aeródromos civiles y helipuertos;
 27. Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;

-
28. Disponer el cierre parcial o total de los aeródromos civiles y helipuertos cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
 29. Llevar en el Registro Aeronáutico Salvadoreño las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles y helipuertos;
 30. Otorgar, revalidar o convalidar licencias al personal técnico aeronáutico, previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente ley y sus reglamentos. Así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la suspensión o cancelación de las mismas;
 31. Ejercer el adecuado control y supervisión sobre el personal técnico aeronáutico e imponer las sanciones disciplinarias;
 32. Autorizar la construcción, modificación y ampliación de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles del país; previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC;
 33. Autorizar y fiscalizar a las empresas que presten servicios complementarios en los aeropuertos civiles, previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la suspensión o cancelación de las mismas;
 34. Dictar normas y estándares técnicos aplicables al sector de la aviación civil;
 35. Dirimir conflictos entre operadores del sector de transporte aéreo y aeroportuario, de conformidad a lo dispuesto en las normas y reglamentos aplicables;
 36. Resolver sobre reclamos de usuarios ante operadores de transporte aéreo;
 37. Mantener la más estrecha relación de coordinación con las autoridades en materia de medio ambiente;
 38. Informar a la autoridad respectiva de la existencia de prácticas que atenten contra la libre competencia;
 39. Recopilar y divulgar la información estadística del sector de aviación civil;
 40. Requerir y obtener de las personas naturales y jurídicas que realicen actividades en el sector de aviación civil, la información necesaria para el cumplimiento de sus objetivos. El Reglamento de la presente Ley determinará la información a solicitar;
 41. Elaborar el proyecto de su presupuesto y sus modificaciones, y presentarlo a la Junta de

Directores para su aprobación;

42. Presentar a la Junta de Directores dentro de los dos meses siguientes a la terminación de cada año, su informe de labores y de la situación del sector bajo su regulación;
43. Formular y someter a la aprobación de la Junta de Directores el régimen de remuneraciones de los funcionarios de la AAC, tomando como referencia para ello los niveles salariales de las empresas privadas del sector de la aviación civil;
44. Adquirir y disponer, a cualquier título y de conformidad con las normas aplicables, los bienes necesarios para el cumplimiento de sus objetivos;
45. Aprobar la aplicación de tasas o contribuciones no aeronáuticas y su monto, propuesta por diferentes instituciones del Estado en los aeropuertos civiles, previo acuerdo de la CDAC;
46. Proponer ante el CDAC, la aprobación de tarifas máximas, aeroportuarias, aeronáuticas y de servicios de navegación, control y protección aérea, para un período de tres a cinco años, considerando costos incrementales de largo plazo, variaciones en el índice inflacionario y un ajuste de eficiencia, a aplicar para los servicios de características monopólicas o de posiciones dominantes; con excepción a la que corresponde aplicar a la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea;
47. PROPONER ANTE EL CDAC LA APROBACIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS Y MÍNIMAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO CUANDO NO EXISTAN CONDICIONES DE COMPETENCIA, PREVIA OPINIÓN VINCULANTE DE LA AUTORIDAD QUE TIENE LA RESPONSABILIDAD DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA; (1)
48. Realizar todos los actos, contratos y operaciones que sean necesarios para cumplir con los objetivos que le impongan las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones de carácter general;
49. Aplicar las sanciones correspondientes a los incumplimientos de lo establecido en la presente Ley, Reglamentos, regulaciones, Tratados, y Convenios vigentes;
50. Emitir otros tipos de certificados operativos de acuerdo a la presente Ley, sus Reglamentos y regulaciones; previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la suspensión o cancelación de los mismos;
51. Autorizar la operación de fábricas ensambladoras de aeronaves, de motores o partes de éstos, así como de equipos de navegación aérea; previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente Ley y sus Reglamentos; así como también las demás regulaciones emitidas por la AAC; así mismo la suspensión o cancelación de éstas;

52. Las demás obligaciones contenidas en la presente Ley, Reglamentos y Regulaciones Aéreas, Tratados y Convenios Internacionales vigentes en la República de El Salvador;
53. El Director Ejecutivo será el responsable de la administración de la institución y desempeñará las atribuciones que la Ley le otorgue a la AAC y que no se hayan otorgado expresamente al CDAC; y,
54. Presentar al CDAC, semestralmente y cuanta vez éste se lo solicite, informes detallados de todas sus actuaciones.

INCOMPATIBILIDADES

Art. 15.- Los cargos de miembros del CDAC, y el de Director Ejecutivo, serán incompatibles con:

1. El ejercicio de cualquier cargo de elección popular, de elección de segundo grado, o de Ministro y Viceministro de Estado; excepto el ejercicio de la docencia;
2. El ejercicio remunerado de cualquier empleo o profesión, para el caso exclusivo del Director Ejecutivo;
3. El desempeño de funciones de dirección en cualquier partido político, organización sindical, o asociaciones gremiales;
4. La participación por sí, o por medio de interpósita persona, en sociedades que operen en el subsector de aviación civil y del transporte aéreo o servicios aeroportuarios; y,
5. El cargo de cualquier miembro de la Junta de Directores, será incompatible con cualquier cargo o función en la Administración Pública.

DURACIÓN EN EL CARGO DE DIRECTORES DEL CDAC Y DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Art. 16.- Los Directores durarán 4 años en sus funciones y podrán ser reconfirmados y reelectos en sus cargos.

El Director Ejecutivo durará en su cargo por un período de 5 años y podrá ser reconfirmado y reelecto en su cargo.

CESACIÓN EN EL CARGO

Art. 17.- LOS DIRECTORES Y EL DIRECTOR EJECUTIVO CESARÁN EN EL CARGO ÚNICAMENTE POR LAS SIGUIENTES CAUSAS: (4)

1. POR RENUNCIA; (4)

2. POR LA EXPIRACIÓN DEL PLAZO DE SU NOMBRAMIENTO; (4)
3. POR INCAPACIDAD FÍSICA O MENTAL QUE IMPOSIBILITE EL EJERCICIO DEL CARGO; Y, (4)
4. AL SOBREVENIR ALGUNA DE LAS RAZONES DE INCOMPATIBILIDAD; (4)

Cuando exista o sobrevenga alguna de las causales de cesación mencionadas, debidamente comprobadas, caducará la gestión del respectivo Director o Director Ejecutivo y se procederá a su reemplazo inmediato.

No obstante, los actos autorizados por los Directores y el Director Ejecutivo con anterioridad a la notificación de la cesación en el cargo, no se invalidarán con respecto a la Institución ni a terceros, salvo en el caso de incapacidad mental.

REMOCIÓN DEL CARGO (4)

Art. 17-A.- LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DIRECTIVO NO PODRÁN SER SEPARADOS DE SUS CARGOS SINO POR DECISIÓN ADOPTADA POR LA AUTORIDAD QUE LOS NOMBRÓ Y CON EXPRESIÓN DE CAUSA, POR ALGUNO DE LOS MOTIVOS SIGUIENTES:

- a) HABER SIDO NOMBRADO CONTRAVINIENDO LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LEY O HABER DEJADO DE CUMPLIRLOS;
- b) INCURRIR EN ALGUNA DE LAS PROHIBICIONES ESTABLECIDAS EN LA PRESENTE LEY;
- c) INCURRIR EN INCUMPLIMIENTOS LEGALES EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES O NO ACTUAR DE FORMA DILIGENTE EN EL EJERCICIO DE LAS MISMAS;
- d) HABER SIDO CONDENADO POR DELITO DOLOSO;
- e) HABER PERDIDO O HABER SIDO SUSPENDIDO EN SUS DERECHOS DE CIUDADANO;
- f) OBSERVAR CONDUCTA REÑIDA CON LA MORAL Y LAS BUENAS COSTUMBRES;
- g) POSEER CONFLICTO DE INTERESES CON EL CARGO DESEMPEÑADO QUE PUEDA COMPROMETER LA SERIEDAD E IMPARCIALIDAD DEL EJERCICIO DE SU CARGO; O,
- h) EJERCER INFLUENCIAS INDEBIDAS PREVALECIÉNDOSE DE SU CARGO. (4)

PROHIBICIÓN

Art. 18.- No podrán ser miembros del CDAC, ni Director Ejecutivo de AAC, los titulares que gocen de concesiones en los ramos de transporte aéreo ni los socios, accionistas, representantes, directores, administradores, empleados o apoderados de las sociedades que tengan esas cualidades, o que presten

cualquier servicio en los sectores que regula la presente ley; así como los directores de otras instituciones autónomas, el cónyuge y los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad de los Presidentes de los tres Organos de Estado, del Vicepresidente de la República y de los Ministros y Viceministros de Estado.

Quien se haya desempeñado como miembro del CDAC o Director Ejecutivo de la AAC, no podrá representar ante ésta a ningún operador o concesionario en el ramo de transporte aéreo o actividades aeroportuarias, durante los dos años posteriores a la fecha en que haya cesado en sus funciones.

PERSONAL DE LA AAC

Art. 19.- No podrán ser funcionarios o empleados de la AAC, el cónyuge o los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad de los miembros de: la Junta de Directores, Director Ejecutivo, Gerentes y de las empresas reguladas.

Lo anterior no será aplicable a quienes integren el personal de la AAC con anterioridad al nombramiento de los funcionarios señalados.

INGRESOS

Art. 20.- Los ingresos de la AAC estarán conformados por:

1. El 10% de las tasas correspondientes al derecho de embarque, estacionamiento de aeronaves y aterrizaje de éstas;
2. Los ingresos derivados del desarrollo de sus actividades, así como los que por cualquier otro concepto le correspondan;
3. Los ingresos financieros o bancarios por concepto de intereses devengados;
4. El producto de actividades no operativas vinculadas con el desarrollo de actividades de capacitación, asesoría, entre otras;
5. El producto de ingresos extraordinarios por asignaciones especiales del Estado, de organismos internacionales o privados; y,
6. Cualquier otro ingreso que se obtengan a título legal.

El Director Ejecutivo, fundamentándose en el presupuesto de la AAC y su contribución real para el autosostenimiento de la Institución, elevará para aprobación de la Junta de Directores las propuestas del valor de los cargos a que hace referencia el Numeral 2 del presente artículo, los cuales deberán ser fijados sobre principios de objetividad, equidad, transparencia y no discriminación. ****DECLARADO INCONSTITUCIONAL**

Las tasas, cargos y derechos cobrados por la AAC entrarán en vigencia a partir de su publicación

en el Diario Oficial. ****DECLARADO INCONSTITUCIONAL**

TARIFAS AEROPORTUARIAS

Art. 21.- LA AAC EJERCERÁ LA REGULACIÓN ECONÓMICA RELACIONADA CON EL ESTABLECIMIENTO DE TARIFAS Y CÁNONES AEROPORTUARIOS DE LOS SERVICIOS CUANDO NO EXISTAN CONDICIONES DE COMPETENCIA. ESTA FUNCIÓN REGULATORIA SERÁ DEJADA SIN EFECTO EN EL MOMENTO EN QUE DICHS SERVICIOS ADQUIERAN CONDICIONES DE COMPETENCIA. EN TODO CASO, SOLICITARÁ OPINIÓN A LA AUTORIDAD QUE TIENE LA RESPONSABILIDAD DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA, LA CUÁL SERÁ VINCULANTE. (1)

El establecimiento de las tarifas y cánones de servicios aeroportuarios, la AAC deberá efectuarlo por el concepto del uso de bienes o por la prestación de servicios específicos o conjunto de éstos; mediante el empleo de mecanismos de regulación objetivos, transparentes y justos, tanto para los usuarios de la infraestructura aeroportuaria como para sus explotadores, a los efectos de impedir prácticas o precios discriminatorios o de carácter predatorio, y permitir la prestación de servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, igualdad y competitividad.

Los servicios aeroportuarios sujetos a regulación económica en lo que respecta al establecimiento de tarifas, que presentan características monopólicas y que pueden ser sujetos de aplicación de una posición dominante, son los siguientes:

1. Aterrizaje;
2. Estacionamiento de aeronaves;
3. Derecho de embarque;
4. Derecho de carga de importación;
5. Servidumbre por instalación de facilidades para suministro de combustibles; y,
6. Aproximación.

Para estos servicios la AAC deberá desarrollar modelos matemáticos que permitan establecer tasas máximas y correspondientes fórmulas de ajuste dentro del período de su vigencia. Según lo determine la entidad reguladora, dichas tasas máximas y fórmulas de ajuste tendrán períodos de vigencia de tres años como mínimo y de cinco años como máximo, y en su determinación deberán considerarse las variaciones del índice inflacionario, ajustes por incrementos en la eficiencia de los servicios aeroportuarios, así como estándares propios de una empresa aeroportuaria eficiente que posibiliten captar racionalmente los ingresos que se requieran para una administración y operación efectiva.

El período del régimen tarifario deberá fijarlo la AAC con anterioridad a su introducción, y los modelos matemáticos de cálculo de las tarifas máximas y de sus fórmulas de ajuste, la AAC deberá especificarlos en el reglamento respectivo de la presente Ley.

Para la determinación de las tarifas máximas y de las fórmulas de ajuste, los operadores de los aeropuertos tendrán que presentar a la AAC toda la información que ésta estime procedente y que esté relacionada con el desarrollo de sus actividades, tanto técnica, comercial, legal, estadística, como económica y financieramente, incluyendo los planes de inversión respectivos. Esta información la AAC deberá ponerla a disposición de los usuarios, quienes podrán opinar a dicha autoridad sobre la misma.

En caso de ser previstas inversiones significativas posteriores al período de vigencia de las tarifas máximas, la AAC podrá considerar si en el cálculo de éstas incluirá anticipadamente tales inversiones, para evitar aumentos importantes en el período subsiguiente.

Los operadores de los aeropuertos deberán someter a la aprobación de la AAC su pliego o régimen tarifario, el cual una vez aprobado deberá ser registrado por ésta y previamente al inicio de su vigencia la AAC deberá hacer público para uso de los usuarios el referido pliego tarifario, el cual deberá de comprender tanto las tarifas reguladas como las correspondientes a los arrendamientos y demás servicios aeroportuarios.

Los existentes pliegos o regímenes tarifarios y respectivas metodologías, correspondientes a los aeropuertos internacionales de El Salvador de propiedad del Estado y administrados y operados por éste, continuarán aplicables hasta que a solicitud de éstos y siempre que existan razones económicas para tal efecto, la AAC les apruebe la solicitud de aplicación de nuevas tarifas.

TARIFAS Y FLETES DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 22.- LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS Y FLETES DE TRANSPORTE AÉREO EN LAS ACTIVIDADES DE LA AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL, DE PASAJEROS, CARGA Y CORREO, TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONAL, SE EFECTUARÁ LIBREMENTE POR LAS EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE AÉREO, DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DEL MERCADO.

LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO, DEBERÁN REGISTRAR SUS TARIFAS Y FLETES EN LA AAC Y, EN ELLAS DEBERÁN DESCRIBIR CLARA Y EXPLÍCITAMENTE LAS RESTRICCIONES A QUE ESTÁN SUJETAS Y EL TIEMPO, EN QUE LAS MISMAS PERMANECERÁN VIGENTES; ASÍ COMO LAS RESPECTIVAS CONDICIONES OFRECIDAS. LAS RESTRICCIONES Y CONDICIONES DEBERÁN HACERSE DEL CONOCIMIENTO DE LOS USUARIOS, AL MOMENTO DE LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO.

POR RAZONES DE INTERÉS NACIONAL O DE NECESIDAD PÚBLICA DEL ESTADO, LA AAC, PODRÁ FIJAR, TRANSITORIAMENTE TARIFAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL, Y PARA ELLO, DEBERÁN SOLICITAR OPINIÓN A LA SUPERINTENDENCIA DE COMPETENCIA, RESPONSABLE DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA, LA CUAL SERÁ VINCULANTE; PERO, EN TODO CASO, LA SUPERINTENDENCIA DE COMPETENCIA, ESTARÁ OBLIGADA A EMITIR LA OPINIÓN SOLICITADA. ESTA INTERVENCIÓN, SE JUSTIFICARÁ EN CONSIDERACIÓN A LAS DISTORSIONES EN EL MERCADO, Y SU CARÁCTER TRANSITORIO PERMANECERÁ MIENTRAS EXISTAN TALES DISTORSIONES. LA METODOLOGÍA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS TARIFAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS DEBERÁ, CONSIDERAR EL ANÁLISIS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL, QUE PRESENTEN CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y OPERATIVAS SIMILARES. LAS TARIFAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS, DEBERÁN SER APROBADAS POR EL CDAC CON BASE AL INFORME TÉCNICO DEL

DIRECTOR EJECUTIVO, Y LAS MISMAS DEBERÁN SER PUBLICADAS POR LA AAC, PREVIAMENTE AL INICIO DE SU VIGENCIA.

LA AAC, ESTARÁ FACULTADA PARA NORMAR ASPECTOS SOBRE MATERIA DE TARIFAS QUE NO ESTÉN CONTEMPLADAS EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES, Y PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS, ASÍ COMO PARA EL EJERCICIO DE UNA TRANSPARENCIA DE LA MISMA, LAS EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE AÉREO, DEBERÁN PRESENTAR A LA AAC, TODA LA INFORMACIÓN, QUE ESTA ESTIME PROCEDENTE Y QUE ESTÉ RELACIONADA CON EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES, TANTO TÉCNICA, COMERCIAL, LEGAL, ESTADÍSTICA, COMO ECONÓMICA Y FINANCIERAMENTE.

LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS Y LA INTERVENCIÓN DE LA AAC, DEBERÁN REGLAMENTARSE. (1) (3)

FONDOS EXCEDENTES

Art. 23.- La liquidación del presupuesto de la AAC será anual, con base a compromisos devengados. Los fondos excedentes se trasladarán al Fondo General de la Nación.

AUDITORÍA EXTERNA

Art. 24.- Sin perjuicio de la fiscalización de la Corte de Cuentas de la República, la Junta de Directores contratará anualmente los servicios de una firma especializada para que realice la auditoría integral técnica y financiera de las actuaciones de la AAC, siendo dicha Junta la única facultada para recibir y dar por aprobado el informe respectivo.

CAPÍTULO III DE LAS AERONAVES

SECCIÓN PRIMERA Clasificación de las Aeronaves

AERONAVES

Art. 25.- Para los efectos de esta Ley se clasifican en:

Aeronave: Es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire y que no sean reacciones del mismo contra la superficie de la tierra, de tal manera que la misma es capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo, con personas, carga o correo.

Aeronave Experimental: Son aeronaves que no cuentan con un certificado tipo y para las cuales la AAC emitirá las limitaciones y condiciones para una operación segura de las mismas. Su construcción deberá de ser supervisada por un mecánico con Licencia Clase "A", presentando las normativas especificadas en los reglamentos, para posterior inspección de aeronavegabilidad.

Vehículos Aéreos Ultraligeros o Ultralivianos: Son vehículos aéreos de navegación a vela.

Globos: Aerostatos propulsados no por motor.

Las aeronaves experimentales, ultralivianas y globos, están comprendidas dentro de la categoría de aeronaves deportivas.

CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES

Art. 26.- Las aeronaves salvadoreñas se clasifican en:

1. AERONAVES CIVILES:
 - a) DE SERVICIO PUBLICO: las de libre acceso al público mediante el pago de un precio o tarifa para el transporte aéreo nacional o internacional; y,
 - b) PRIVADAS: las utilizadas para usos diferentes al servicio público o para transporte particular sin fines de lucro.
2. AERONAVES DEL ESTADO:
 - a) DE PROPIEDAD O USO DEL ESTADO: Las utilizadas por el gobierno, municipalidades y entidades autónomas; y,
 - b) MILITARES: Las utilizadas por o en posesión de la Fuerza Armada.

NACIONALIDAD Y MATRÍCULA

Art. 27.- Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén inscritas.

La inscripción de una aeronave en El Salvador, y su matrícula en éste, le confieren la nacionalidad salvadoreña.

Ninguna aeronave civil que haya sido matriculada en El Salvador podrá ser matriculada en otro país, mientras no se haya cancelado su matrícula salvadoreña y viceversa.

OTORGAMIENTO, MODIFICACIÓN Y CANCELACIÓN DEL CERTIFICADO DE MATRÍCULA SALVADOREÑA

Art. 28.- El otorgamiento del certificado de matrícula salvadoreña de una aeronave civil, su modificación o cancelación del mismo, se hará previo cumplimiento de los requisitos legales establecidos en esta Ley y el Reglamento respectivo.

MARCAS DE NACIONALIDAD Y CERTIFICADOS DE MATRÍCULA

Art. 29.- La marca de nacionalidad para las aeronaves civiles salvadoreñas serán las siglas "YS" y la Bandera Salvadoreña.

La marca de matrícula consistirá en una serie de números, y una o dos letras agregadas al final de la matrícula salvadoreña asignada por la AAC.

CAPÍTULO IV DEL REGISTRO DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO

ESTABLECIMIENTO DEL RAS

Art. 30.- Se establece el Registro de Aviación Civil Salvadoreño, que en adelante se denominará RAS, el cual será una dependencia orgánica de la AAC.

En el RAS se inscribirán:

1. Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique o extinga la propiedad de la aeronave y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción;
2. Los contratos de utilización de las aeronaves y todos aquellos que se establezcan o extingan la condición de explotador de la aeronave;
3. Las hipotecas sobre aeronaves, la prenda sobre motores, y demás derechos reales sobre las aeronaves salvadoreñas; y,
4. La declaratoria de pérdida y abandono de las aeronaves.

El RAS llevará a su vez, el control de los certificados de operador aéreo, certificados de aeronavegabilidad, certificados de matrícula, permisos de operación de las empresas explotadoras de servicios aéreos, certificados de operación de aeródromos y helipuertos civiles, derechos de tráfico otorgados a empresas de transporte aéreo de servicio público, licencias de personal técnico aeronáutico, centros de mantenimiento, centros de instrucción o adiestramiento, y toda otra información asociada con estas actividades de la aviación civil.

La eficacia de los títulos o instrumentos que afecten la situación jurídica de una aeronave inscrita en el RAS, se regirá por lo establecido en el Código Civil y demás leyes aplicables.

Los actos jurídicos otorgados en el extranjero que afecten la situación jurídica de una aeronave, para que surtan efectos en El Salvador, deberán ser celebrados de conformidad con las formalidades previstas en las leyes del lugar del otorgamiento e inscritos en el RAS.

A los efectos de la importación, exportación y admisión o importación temporal de una aeronave, se deberá obtener un permiso de operación otorgado por la AAC, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en otras leyes y reglamentos aplicables a la importación y exportación.

INSCRIPCIÓN

Art. 31.- Las personas naturales o jurídicas podrán inscribir en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño (RAS), aeronaves civiles salvadoreñas.

Ninguna inscripción se hará en el RAS, si no consta en él que la persona que constituye o enajena el derecho que pretende inscribir es el titular del mismo.

Con el objeto de hacer constar públicamente toda providencia que emita una autoridad judicial, sobre algún derecho, persona, equipo o instalación inscrito en el RAS, dicha providencia deberá anotarse en el RAS hasta que se pronuncie formalmente la respectiva sentencia.

Tratándose de cancelaciones de derechos derivadas de sentencias judiciales, la autoridad correspondiente deberá mandar a inscribir dicha sentencia dentro de los tres días siguientes a su ejecutoría.

PROHIBICIÓN

Art. 32.- No podrán rechazarse solicitudes particulares de inscripción en el RAS, por consideraciones que se emitan fundadas en juicios de valor.

No podrán matricularse en el RAS, aeronaves que hayan sido propiedad de Instituciones militares o del Estado, excepto las que hayan sido certificadas por una reconocida autoridad de aviación civil a nivel mundial asignataria de la OACI.

EFFECTOS DE INSCRIPCIONES EN EL RAS

Art. 33.- De conformidad con esta Ley, las inscripciones que se realicen en el RAS no convalidan actos nulos o anulables.

ACCESO PÚBLICO

Art. 34.- El RAS será público, y podrá ser consultado por cualquier persona, atendiendo las medidas de resguardo y conservación que establezca la AAC.

La información registrada podrá hacerse del conocimiento de los interesados en forma auténtica, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

FINALIDAD DEL RAS

Art. 35.- Esencialmente, el Registro de Aviación Civil Salvadoreño (RAS) está destinado a garantizar la propiedad o posesión de las aeronaves, la publicidad formal de los contratos y documentos que se relacionen con las aeronaves registradas; tales como certificados, licencias, pólizas de seguros y demás documentos de carácter administrativo, cuya inscripción se exijan en esta Ley y sus Reglamentos.

REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN DE AERONAVES

Art. 36.- Requisitos para la Inscripción de las aeronaves:

1. Solicitud escrita ante la Autoridad de Aviación Civil;
2. Cancelación de la matrícula anterior;
3. Póliza de seguro de responsabilidad civil vigente;
4. Documento de compraventa; y,
5. Póliza de importación.

CANCELACIÓN DE INSCRIPCIÓN DE AERONAVES

Art. 37.- La cancelación de la inscripción de aeronaves al RAS se dará por las causas siguientes:

1. A solicitud escrita del propietario de la aeronave, siempre que ésta no estuviera gravada. En caso contrario, se requerirá el consentimiento escrito del acreedor;
2. Por orden judicial o de autoridad competente;
3. Por destrucción o pérdida de la aeronave, legalmente comprobada;
4. Por declaración de abandono de la AAC;
5. Por estar registrada en otro Estado; y,
6. Por cualquier otra causa legal que señalen los reglamentos.

REGLAMENTO DEL RAS

Art. 38.- Para su efectivo funcionamiento el RAS deberá contar con un reglamento de registro, en el cual se desarrollen los procedimientos relacionados con los documentos a inscribirse, los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse, inclusive la descripción de las áreas básicas de su organización funcional, para lo cual el RAS deberá de considerar las siguientes áreas básicas administrativas: Registro de Aeronaves y Registro Administrativo.

CAPÍTULO V DE LAS LICENCIAS AERONÁUTICAS

PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Art. 39.- Personal técnico aeronáutico es todo aquel que desarrolla, a bordo de aeronaves o en tierra, funciones vinculadas directamente con la técnica de la navegación aérea, previa obtención de la licencia que los acredite como tales por la AAC. El reglamento respectivo regulará todo lo concerniente

a esta clase de personal.

CONVALIDACIÓN

Art. 40.- La convalidación o reconocimiento de licencias, certificados y autorizaciones, expedidos por autoridades aeronáuticas extranjeras, se regirá por esta Ley, su Reglamento y los Convenios o Tratados vigentes en El Salvador, con base a los principios de reciprocidad real y efectiva.

A falta de tratados, la Autoridad de Aviación Civil podrá reconocer o convalidar los mencionados documentos con base en reciprocidad real y efectiva.

TRIPULACIONES

Art. 41.- Son tripulantes de una aeronave:

1. El Comandante o Capitán;
2. El Copiloto;
3. El Ingeniero de vuelo; y,
4. Los Auxiliares de Cabina.

El Reglamento y las Regulaciones Aéreas determinarán los requisitos mínimos, así como la integración de las tripulaciones de vuelo destinadas al servicio del transporte aéreo.

CAPÍTULO VI DEL TRÁNSITO AÉREO

TRÁNSITO AÉREO

Art. 42.- Se entiende por tránsito aéreo la operación de todas las aeronaves en vuelo y las que circulen por área de maniobras de un aeropuerto, aeródromo o helipuerto, de conformidad a la Ley.

REGULACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

Art. 43.- El tránsito aéreo deberá regularse de tal manera que se garantice el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves que vuelan sobre el espacio aéreo de El Salvador.

OPERACIONES INTERNACIONALES

Art. 44.- Toda aeronave nacional o extranjera que realice un vuelo internacional de servicio público o privado, procedente del exterior, deberá de aterrizar en un aeropuerto internacional debidamente autorizado por el Gobierno de El Salvador, que cuente con migración, aduana y sanidad, para el despacho e inspección de la aeronave, su tripulación, pasajeros, equipaje y carga; asimismo, solamente de un

aeropuerto que reúna tales condiciones podrá despegar un vuelo de servicio público o privado con destino al exterior.

Todo vuelo internacional para su autorización requerirá de la previa presentación de un Plan de Vuelo a la autoridad responsable de los servicios a la navegación aérea y control de ésta, utilizando para esos efectos los formularios tipo establecidos por la OACI.

OPERACIONES NACIONALES

Art. 45.- En vuelos nacionales las aeronaves deberán despegar o aterrizar únicamente en los aeropuertos, aeródromos y helipuertos autorizados para tales operaciones.

En vuelos nacionales fuera de áreas urbanas, los helicópteros podrán despegar o aterrizar en lugares seguros tomando en cuenta todas las medidas de seguridad de vuelo, debiendo informar por radio a la torre de control correspondiente su plan de vuelo, y notificar antes de aterrizar su latitud y longitud, e informar del tiempo estimado de permanencia en tierra, así como cualquier otra información requerida por ésta o por autoridad pública, todo lo cual deberá ser registrado y aprobado por la torre de control.

CAPÍTULO VII SERVICIOS AUXILIARES E INFRAESTRUCTURA

SECCIÓN PRIMERA De los Servicios Auxiliares de Navegación Aérea

SERVICIOS AUXILIARES

Art. 46.- El control y dirección de los servicios de apoyo a la navegación aérea, en lo que corresponde a los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, servicios de meteorología, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas, despacho y control de vuelos, y demás servicios de navegación aérea, serán proporcionados por el Estado, mediante competencia administrativa, operativa y financiera, otorgada para esos efectos a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), quién deberá establecer para esos efectos una organización efectiva y facilitar a ésta el personal, la infraestructura y los equipos que se demanden.

La AAC establecerá tarifas máximas a cobrar por CEPA para los servicios que ésta preste sobre el particular. Dichas tarifas máximas se fijarán para los servicios de características monopólicas sobre los cuales pueda ejercerse una posición dominante por parte del operador de los mismos. Tomando de referencia el techo tarifario establecido, la CEPA deberá proponer sus tarifas sobre esta materia a la aprobación de la AAC, quien a su aprobación deberá publicarlas previamente al inicio de su vigencia. Estas tarifas se determinarán atendiendo la metodología descrita en el Artículo 21 para las tarifas aeroportuarias, así como en atención a la normativa establecida al respecto por la OACI. Se exceptuarán de estos cobros los servicios prestados por COCESNA en lo que corresponde a los servicios de navegación aérea en ruta, control del tránsito aéreo y respectiva protección al vuelo, bajo el amparo de su convenio constitutivo.

Los existentes pliegos o regímenes tarifarios y metodologías, correspondientes a los servicios

indicados en el presente artículo, continuarán aplicables hasta que se aprueben nuevas tarifas para los mismos.

De conformidad al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, y a lo establecido en el Convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), y de cualquier otro acuerdo en materia de control de tránsito aéreo y seguridad aeronáutica, del cual El Salvador es una parte contratante, cuando ello represente un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados o ahorros en costos operativos e inversiones de capital derivados de la aplicación de economías de escala; mediante el establecimiento de acuerdos o convenios de cooperación o de asociación estratégica con organismos nacionales o internacionales, públicos o privados, el Estado salvadoreño podrá transferir dichos servicios a éstos.

SECCIÓN SEGUNDA

De los Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos

AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES

Art. 47.- Se entiende por aeródromo civil al área definida de tierra o agua, autorizada por la AAC, adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, la cual incluye las instalaciones mínimas para garantizar la seguridad de su operación.

Se entiende por helipuerto civil, al aeródromo civil o área definida sobre una estructura artificial, destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de los helicópteros.

Ninguna persona natural o jurídica, podrá operar para servicios de transporte aéreo público, un aeródromo o helipuerto civil, sin la autorización de la Autoridad de Aviación Civil.

Los requerimientos para la obtención de estos servicios, serán los indicados en la presente Ley, sus Reglamentos y Regulaciones.

El poseedor de un permiso para operar un aeródromo o helipuerto civil, estará sujeto a inspecciones, aún sin previo aviso, por parte de la Autoridad de Aviación Civil, a efecto que ésta establezca si cumplen con los requisitos de seguridad establecidos en la presente Ley, sus Reglamentos y Regulaciones y en los anexos técnicos de la OACI.

RESTRICCIONES DE CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES EN ÁREAS DE CONTROL DE AERÓDROMOS

Art. 48.- Las construcciones e instalaciones en terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos civiles, dentro de las zonas de protección y seguridad establecidas para éstos de conformidad a regulaciones técnicas internacionales, estarán sujetas a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos.

No se podrán autorizar desde los límites de los aeropuertos y hasta una distancia de cinco millas, construcciones o plantaciones cuyas alturas sean superiores a las que establecen las referidas regulaciones, y tampoco se podrá permitir dentro del radio de las cinco millas de la pista de aterrizaje, el establecimiento

de sitios de depósitos de desperdicios o basureros.

Asimismo, toda construcción de cualquier clase dentro de los aeródromos civiles, deberá ser sometida a la aprobación y autorización de la AAC.

Similarmente, la construcción de toda clase de obras que pueda interferir con el correcto funcionamiento de cualquier facilidad de radionavegación, queda sujeta a la aprobación de la AAC, quien coordinará con las autoridades respectivas las acciones que correspondan.

Los helipuertos, los cuales son aeródromos civiles para uso exclusivo de helicópteros, se regularán de forma específica en atención de las regulaciones internacionales sobre la materia.

AEROPUERTO INTERNACIONAL

Art. 49.- Aeropuerto Internacional es todo aeródromo o helipuerto designado por la Autoridad Aeronáutica, como punto de entrada y salida de aeronaves destinadas al tráfico aéreo internacional, en el cual se proporcionan todos los servicios necesarios para su operación; tales como: servicios de aduana, policía, migración, sanidad, y otros de similar naturaleza; y gozarán de extraterritorialidad aduanera, previa autorización del Ministerio de Hacienda, para su funcionamiento y control.

CAPÍTULO VIII DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

SECCIÓN PRIMERA Disposiciones Generales

SERVICIOS ASOCIADOS AL TRANSPORTE AÉREO

Art. 50.- Son servicios asociados al transporte aéreo, los prestados por personas naturales o jurídicas, consistentes en una serie o sucesión de actos que tienden al transporte aéreo de personas o bienes, incluyéndose los servicios que se prestan en tierra para su funcionamiento.

CLASIFICACIÓN

Art. 51.- Los servicios de transporte aéreo se clasifican en:

1. Servicios aéreos de transporte público;
2. Servicios aéreos privados; y,
3. Servicios de trabajos aéreos.

SERVICIOS AÉREOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 52.- Servicios aéreos de transporte público son aquellos debidamente autorizados para transportar pasajeros, carga o correo, mediante un Permiso de Operación y el pago de un precio o tarifa.

CLASIFICACIÓN

Art. 53.- Los servicios aéreos de transporte público se clasifican en:

- 1) Nacionales o de cabotaje;
- 2) Internacionales; y,
- 3) Regionales.

Tales servicios pueden ser:

- a) Regulares;
- b) No regulares;
- c) De pasajeros, carga o correo; y,
- d) Mixtos.

TRANSPORTE AÉREO NACIONAL O DE CABOTAJE

Art. 54.- Transporte aéreo nacional o de cabotaje es el servicio de transporte público de pasajeros, carga o correo, que mediante el pago de un precio o tarifa, es efectuado entre dos o más puntos dentro del territorio nacional. Este servicio queda reservado únicamente para las empresas salvadoreñas de transporte aéreo.

Se podrá otorgar el cabotaje o transporte aéreo nacional interno, a empresas extranjeras cuando así lo dispongan acuerdos, disposiciones o tratados internacionales y exista reciprocidad real y efectiva.

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Art. 55.- Transporte público aéreo internacional es el que se efectúa entre dos o más países.

TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

Art. 56.- Transporte aéreo regional es el servicio de transporte público aéreo internacional, realizado entre dos o más países que integran una región en particular; y será considerado de cabotaje cuando dichos países lo acuerden mediante respectivo acuerdo, convenio, o disposiciones regionales sobre la materia, siempre que exista la reciprocidad real y efectiva entre los mismos.

TRANSPORTE AÉREO REGULAR

Art. 57.- Transporte aéreo regular es el servicio aéreo de transporte consistente en una serie de vuelos que reúnan las características siguientes:

1. Que se realice en aeronaves autorizadas para el transporte de pasajeros o carga, mediante el pago de una tarifa, de tal manera que el público tenga acceso permanente al mismo; y,
2. Que se realice con el objeto de atender el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ajustándose a un horario e itinerario publicados, mediante una serie de vuelos que puedan reconocerse como sistemáticos.

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR

Art. 58.- Transporte aéreo internacional regular es el servicio de transporte de pasajeros, carga o correos, consistente en una serie de vuelos que además de poseer las características mencionadas en el artículo anterior, se realiza entre dos o más Estados en forma permanente.

TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR

Art. 59.- Se considerarán servicios de transporte aéreo no regular, aquellos servicios de transporte aéreo que no reúnan alguna de las características establecidas en el Art. 57.

Los servicios de transporte aéreo no regular pueden ser prestados:

1. Por empresa de transporte aéreo, autorizadas para prestar servicios no regulares, mediante respectivo permiso de operación;
2. Por empresas de transporte aéreo regular, como vuelos extras, o como vuelos especiales no regulares, conocidos como vuelos especiales no regulares de fletamento; y,
3. Por empresas extranjeras de transporte aéreo internacional no establecidas en el país, como vuelos especiales no regulares de fletamento.

Para la realización de cualquier vuelo no regular de fletamento (vuelos chárter), será necesario un permiso especial, de conformidad a lo establecido en los artículos 80 y 115 de la presente Ley, bajo la figura de contrato de fletamento. El fletador, tendrá bajo su responsabilidad la venta y comercialización del transporte de pasajeros, carga y correo. El operador será responsable de la operación de la aeronave y deberá garantizar el viaje de regreso de los pasajeros a los puntos donde se haya originado el vuelo chárter.

La prestación de los servicios de taxis aéreos se sujetarán a las condiciones que la AAC especifique en los permisos que otorgue para tal efecto, con base a esta Ley.

SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, CARGA O CORREO

Art. 60.- Son servicios de pasajeros, carga o correo, los prestados por empresas de transporte aéreo, mediante el pago de un precio o tarifa autorizadas por medio de un permiso de operación.

EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO SALVADOREÑAS

Art. 61.- Son las personas naturales o jurídicas de nacionalidad salvadoreña autorizadas para explotar servicios aéreos de transporte público como empresas nacionales registradas en el RAS y matriculadas como empresa nacional.

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR

Art. 62.- Las empresas de servicios de transporte aéreo regular deberán mantener y publicar para información del público, los itinerarios, rutas, frecuencias de vuelo, horarios y tarifas y demás información que fuere requerida.

SUSPENSIÓN, INTERRUPCIÓN Y CAMBIOS EN LOS SERVICIOS

Art. 63.- A solicitud del operador, la AAC autorizará las suspensiones e interrupciones temporales de los servicios de transporte aéreo.

Para efectuar cambios en los servicios, bastará que el operador justifique y lo comunique a la AAC o a sus delegados, en los aeropuertos en que éstos operen.

Se considera que un servicio se suspende o interrumpe, cuando una empresa de transporte aéreo deja de operar una ruta por un determinado período, por razones de orden técnico, económicas, o de otra índole. Dicha interrupción deberá ser notificada a la Autoridad de Aviación Civil y su duración no deberá exceder de treinta días.

SECCIÓN SEGUNDA

De los Certificados y de los Permisos de Operación Aeronavegabilidad

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

Art. 64.- El Certificado de Aeronavegabilidad es el documento otorgado por la AAC, que certifica que una determinada aeronave se encuentra en condiciones técnicas para aeronavegar de manera segura, conforme a las especificaciones establecidas en el Certificado Tipo o en documento equivalente. Dicho certificado deberá ser inscrito en el RAS, una vez cumplidos los requisitos establecidos en el Reglamento respectivo. Este certificado contendrá los términos, las condiciones, y limitaciones que establezca la AAC.

Ninguna persona podrá volar una aeronave civil sin el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad o en violación de los términos del mismo.

El Estado salvadoreño se reserva el derecho de inspeccionar y verificar aeronaves de matrícula extranjera, a fin de garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

Las aeronaves, motores, hélices, componentes y accesorios que se construyan, modifiquen o alteren, no podrán ser puestos en servicio sin cumplir con la documentación y especificaciones técnicas apropiadas que se establezcan en el reglamento de esta Ley y la previa inspección técnica de la AAC.

El Certificado de Aeronavegabilidad emitido por otro Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, o por autoridades competentes de Estados que concedan trato recíproco a El Salvador, podrán ser convalidados en sustitución del otorgamiento de su propio Certificado. El procedimiento de Convalidación deberá efectuarse de conformidad con esta Ley, sus Reglamentos, Regulaciones y Tratados vigentes.

Toda aeronave que ingrese a territorio salvadoreño deberá estar matriculada, y provista de un Certificado de Aeronavegabilidad, expedidos o convalidados por la autoridad aeronáutica del país de matrícula de la aeronave.

CANCELACIÓN O SUSPENSIÓN DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

Art. 65.- En los casos en que las aeronaves incumplan las especificaciones técnicas indicadas en el Certificado Tipo o en documento equivalente, así como cuando se incumplan los términos, las condiciones, y limitaciones que establezca la AAC en dicho Certificado de Aeronavegabilidad, y cualesquiera otras especificaciones técnicas necesarias para el resguardo de la seguridad aérea, la AAC deberá cancelar o suspender el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad.

SECCIÓN TERCERA

Certificado de Operador Aéreo

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

Art. 66.- El Certificado de Operador Aéreo, acredita que su titular cuenta con la aptitud y competencia para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras, desarrolladas de acuerdo con las Especificaciones Técnicas Operacionales asociadas al mismo.

Para la obtención del Certificado de Operador Aéreo, el solicitante deberá previamente acreditar su existencia legal y demostrar su capacidad técnica y cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente Ley, sus reglamentos, y disposiciones que al efecto se dicten.

Las disposiciones contenidas en el presente artículo son aplicables a las empresas aéreas salvadoreñas cuando presten servicio de transporte aéreo comercial.

Por la aprobación de un Certificado de Operador Aéreo se pagará una tasa la cual se determinará en el Reglamento respectivo. Esta tasa se deberá pagar anualmente durante el período de la vigencia del mismo.

VIGENCIA Y PRÓRROGA

Art. 67.- Los Certificados de Operador Aéreo tendrán vigencia por un período de cinco años,

contados a partir de la fecha de su expedición, prorrogables por períodos iguales, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos por la presente Ley, sus Reglamentos y Regulaciones, y Tratados Internacionales vigentes. En dicho documento deberán indicarse las condiciones de seguridad operacional y las correspondientes especificaciones técnicas.

Las prórrogas de los Certificados de Operador Aéreo se concederán siguiendo el procedimiento requerido para su obtención en lo aplicable y siempre que el operador demuestre ante la Autoridad de Aviación Civil haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones técnicas.

Las empresas poseedoras de un Certificado de Operador Aéreo estarán sujetas a supervisión periódica por parte de la AAC, a fin de verificar las condiciones de seguridad operacional y capacidad técnica de las mismas. En caso de incumplimiento de tales disposiciones, la AAC suspenderá, modificará o cancelará los Certificados de Operador Aéreo.

PROCEDIMIENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

Art. 68.- Presentada la solicitud de un Certificado de Operador Aéreo ante la AAC, ésta ordenará su admisión mediante resolución, en un plazo no mayor de quince días, después de haber demostrado que cumple los requisitos y formalidades establecidas en ésta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones, y mandará a publicar en el Diario Oficial y en uno de mayor circulación, a costa del petionario, un edicto conteniendo la solicitud.

La AAC resolverá sobre lo solicitado, concediendo o denegando el certificado solicitado, de acuerdo a la documentación y pruebas presentadas por el solicitante.

La solicitud del Certificado de Operador Aéreo deberá presentarse ante la AAC, de conformidad al Reglamento que ésta establezca; y la misma, mediante las argumentaciones que correspondan, se declarará inadmisibles cuando no cumpla con los requisitos que se indiquen en dicho Reglamento.

SECCIÓN CUARTA

Permisos de Operación de Servicios de Transporte Aerocomercial

PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 69.- La AAC para la explotación de cualquier servicio aéreo de transporte público de pasajeros, carga y correo, podrá otorgar un Permiso de Operación, a las empresas aéreas poseedoras de un Certificado de Operador Aéreo, en el cual se establecerán los derechos de tráfico, rutas y frecuencias y las obligaciones que se conceden.

PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 70.- La solicitud del permiso de operación de servicios de transporte aéreo público, deberá presentarse ante la AAC, de conformidad con esta ley y los respectivos procedimientos que se establezcan en el reglamento correspondiente, y la misma deberá fundamentarse y ampararse en un Certificado de Operador Aéreo previamente autorizado por la AAC al respectivo solicitante.

Presentada la solicitud del Permiso de Operación ante la AAC, ésta emitirá resolución en un plazo no mayor de quince días, siempre que llene los requisitos y formalidades establecidas para esos efectos y dentro de los siete días posteriores la AAC mandará a publicar en el Diario Oficial y en uno de mayor circulación, a costa del peticionario, un edicto conteniendo la solicitud.

En el edicto se señalará lugar, día y hora para la celebración de la audiencia pública, la cual deberá efectuarse dentro de un plazo no mayor de quince días, contados a partir de la fecha de la resolución de admisión de la solicitud, con el objeto que la AAC conozca documentalmente de parte de los sectores interesados vinculados con los servicios de transporte aéreo, su oposición u apoyo respecto a los servicios comprendidos dentro del servicio solicitado. La notificación deberá realizarse dentro de las cuarenta y ocho horas hábiles siguientes a la fecha de la resolución.

En dicha audiencia podrán hacer uso de la palabra el peticionario y los interesados, quienes previamente deberán acreditar legalmente la calidad con la que actúan, así como presentar y ofrecer pruebas y alegatos por escrito.

Si hubiese oposición, el incidente se abrirá a pruebas por ocho días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la resolución.

La resolución definitiva para un Permiso de Operación de servicios de transporte aéreo público, deberá emitirse dentro de un plazo que no exceda de quince días después de haber demostrado el solicitante su cumplimiento total a los requisitos establecidos en esta Ley, sus Reglamentos, regulaciones y Tratados Internacionales vigentes.

En el caso de empresas extranjeras de transporte aéreo que deseen realizar operaciones de transporte aéreo público, hacia y desde el territorio salvadoreño, la AAC otorgará dichos Permisos siempre que los respectivos Certificados de Operador Aéreo, o documentos equivalentes, sean acordes con las operaciones a realizar, y hayan sido emitidos por el Estado del Operador y cumplan con los demás requisitos y condiciones determinados en las disposiciones que la AAC establezca al efecto.

Los Permisos de Operación tendrán vigencia hasta por cinco años, contados a partir de su expedición, prorrogables por períodos iguales, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos por esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones. Sus prórrogas se concederán siguiendo el procedimiento requerido para su obtención, en lo que fuere aplicable, siempre que el operador aéreo demuestre que ha cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y se justifique la continuidad del servicio ante la Autoridad de Aviación Civil.

Los Permisos de Operación para servicios de transporte aéreo comercial se extenderán por un plazo que se determinará de acuerdo a la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las posteriores que sean necesarias para el desarrollo y mejoramiento del mismo.

Las empresas de transporte aéreo estarán sujetas a la supervisión periódica por parte de la Autoridad de Aviación Civil, a fin de determinar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento respectivo. En caso de incumplimiento, la AAC suspenderá, revocará o cancelará los permisos de operación.

NO EXCLUSIVIDAD

Art. 71.- Ningún Certificado de Operador Aéreo, ni Permiso de Operación de servicios de transporte aéreo comercial, conferirán propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, facilidades y servicios auxiliares de navegación; únicamente tendrán carácter de concesión para la explotación de los derechos de tráfico como servicio público, en las condiciones que establece esta Ley, sus Reglamentos, Regulaciones, Tratados y Convenios Internacionales vigentes.

MODIFICACIONES

Art. 72.- Toda solicitud para modificar derechos de tráfico, frecuencias o rutas, se sujetarán en lo aplicable a los mismos trámites y formalidades que esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones establecen para el otorgamiento de Permisos de Operación de servicios de transporte aéreo comercial.

SOLICITUDES INADMISIBLES

Art. 73.- No se admitirá ninguna solicitud para la obtención de un Permiso de Operación de servicios de transporte aéreo comercial, cuando la solicitud no llene cualquiera de los requisitos y formalidades establecidos para esos efectos. En estos casos las solicitudes se declararán inadmisibles, puntualizándose las razones y comunicándosele formalmente y por escrito al solicitante.

DENEGACIÓN DE PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 74.- Se denegarán Permisos de Operación de servicios de transporte aéreo, en los casos siguientes:

- a) CUANDO NO SE OTORQUE RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA, CONFORME LO DISPUESTO EN EL ART. 89 DE LA PRESENTE LEY; (3)
- b) Cuando el servicio propuesto sea contrario a las Leyes, Reglamentos, Regulaciones de aviación civil, a los Convenios y Tratados Internacionales vigentes en el país y a la política aérea nacional; y,
- c) Cuando el solicitante no haya cumplido con algún requisito establecido en la presente Ley, sus Reglamentos, Regulaciones y Tratados Internacionales vigentes.

INICIO DE OPERACIONES

Art. 75.- En todo permiso de operación se fijará a la empresa un plazo para que inicie operaciones el cual no excederá de noventa días improrrogables a partir de la fecha de su autorización. Si en dicho plazo el solicitante no inicia las operaciones, el permiso será cancelado por la AAC.

OTORGAMIENTO DE FIANZA

Art. 76.- LAS EMPRESAS AÉREAS NACIONALES Y EXTRANJERAS, DEBERÁN MANTENER, DURANTE LA VIGENCIA DEL PERMISO DE OPERACIÓN, UNA FIANZA OTORGADA POR UNA INSTITUCIÓN FINANCIERA QUE OPERE EN NUESTRO PAÍS, A FAVOR DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL, CUYO MONTO SERÁ ESTABLECIDO POR LA SUPERINTENDENCIA DE OBLIGACIONES MERCANTILES, DE ACUERDO AL VOLUMEN DE SUS INVERSIONES. ESTA FIANZA SERVIRÁ PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS Y SUMINISTRADORES DE SERVICIOS DE LAS EMPRESAS AÉREAS.

EL MONTO ESTABLECIDO, DEBERÁ SER REVISADO Y ACTUALIZADO POR LA SUPERINTENDENCIA, CADA VEZ QUE LA LÍNEA AÉREA, SOLICITE LA RENOVACIÓN DE SU PERMISO. (3)

MODIFICACIÓN, CANCELACIÓN O SUSPENSIÓN DE PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 77.- MODIFICACIÓN, CANCELACIÓN O SUSPENSIÓN DE PERMISOS DE OPERACIÓN.

EN LOS CASOS EN QUE LA AUTORIDAD ENCARGADA DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA, HAYA SANCIONADO POR VIOLACIONES A LA LEY DE COMPETENCIA A CUALQUIER OPERADORA DE TRANSPORTE AÉREO TITULAR DE PERMISOS DE OPERACIÓN, LA AAC RESOLVERÁ MODIFICAR, SUSPENDER O CANCELAR LOS RESPECTIVOS PERMISOS DE OPERACIÓN, SEGÚN LA GRAVEDAD Y NATURALEZA DE LAS INFRACCIONES SANCIONADAS POR LA PRIMERA AUTORIDAD MENCIONADA EN ESTA DISPOSICIÓN.

ADEMÁS, LA CANCELACIÓN DE DICHOS PERMISOS DE OPERACIÓN PROCEDERÁ EN LOS CASOS SIGUIENTES:

- a) VENCIMIENTO DEL PLAZO INICIAL O SUS PRÓRROGAS QUE SE HUBIESEN OTORGADO SEGÚN EL CASO;
- b) A SOLICITUD DEL TITULAR DEL PERMISO DE OPERACIÓN;
- c) POR CANCELACIÓN EMITIDA POR LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL POR INCUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS, REGULACIONES Y TRATADOS INTERNACIONALES VIGENTES;
- d) POR LIQUIDACIÓN O QUIEBRA DEL TITULAR DEL CERTIFICADO O PERMISO;
- e) POR LA NO INICIACIÓN DEL SERVICIO DENTRO DEL PLAZO ESTABLECIDO EN EL PERMISO DE OPERACIÓN;
- f) POR LA SUSPENSIÓN DEL SERVICIO AUTORIZADO DURANTE UN PERÍODO MAYOR DE TRES MESES, SIN AUTORIZACIÓN DE LA AAC;
- g) NO EJERCER LOS DERECHOS CONFERIDOS DURANTE UN PERÍODO MAYOR DE NOVENTA DÍAS, CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU OTORGAMIENTO;
- h) CEDER, TRANSFERIR O ENAJENAR LOS PERMISOS O DERECHOS EN ELLOS CONFERIDOS

A ALGÚN GOBIERNO O ESTADO EXTRANJERO, SIN AUTORIZACIÓN DE LA AAC;

- i) ALTERAR O FALSIFICAR DOCUMENTOS OFICIALES RELACIONADOS CON ESTA LEY, SIN PERJUICIO DE LA RESPONSABILIDAD PENAL; Y,
- j) SUSPENDER EN FORMA TOTAL LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS, SIN AUTORIZACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, SALVO EN CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.

LA TERMINACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL, NO EXTINGUE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS POR EL TITULAR DURANTE SU VIGENCIA.

ASIMISMO, LOS PERMISOS DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO SE PODRÁN SUSPENDER POR:

- a) NO MANTENER VIGENTES LOS SEGUROS A QUE SE REFIERE ESTA LEY;
- b) PRESTAR SERVICIOS DISTINTOS A LOS SEÑALADOS EN EL PERMISO;
- c) INFRINGIR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD Y DE OPERACIONES;
- d) INCUMPLIR CON LAS OBLIGACIONES DEL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES POR DAÑOS OCASIONADOS EN ACCIDENTES OCURRIDOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS;
- e) EN GENERAL, POR GRAVE VIOLACIÓN A LAS OBLIGACIONES O CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL PERMISO, LA PRESENTE LEY, REGLAMENTOS Y REGULACIONES Y TRATADOS Y CONVENCIONES VIGENTES SOBRE LA MATERIA; Y,
- f) CEDER O HIPOTECAR DERECHOS SIN AUTORIZACIÓN DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL.

EN TÉRMINOS GENERALES, LA MODIFICACIÓN, CANCELACIÓN O SUSPENSIÓN DE PERMISOS DE OPERACIÓN DE EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE AÉREO, LA AAC PODRÁ EFECTUARLO POR INCUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES, CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES VIGENTES O REQUERIMIENTOS DE ORDEN TÉCNICO EXIGIDOS POR LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL.

EL TITULAR DE UN PERMISO QUE HUBIERE SIDO CANCELADO, NO PODRÁ OBTENER DIRECTA O INDIRECTAMENTE OTRO PERMISO DEL CONTEMPLADO EN LA PRESENTE LEY, DENTRO DE UN PLAZO DE UN AÑO, CONTADO A PARTIR DE LA FECHA EN QUE HUBIERE QUEDADO FIRME A LA RESOLUCIÓN RESPECTIVA.

LA RESOLUCIÓN PARA MODIFICAR, CANCELAR O SUSPENDER UN PERMISO DE OPERACIÓN, SE TOMARÁ PREVIA AUDIENCIA DEL TITULAR DEL PERMISO, A QUIEN SE LE CONCEDERÁ UN TÉRMINO, NO MAYOR DE QUINCE DÍAS, CONTADOS A PARTIR DE SU NOTIFICACIÓN, PARA QUE DENTRO DEL

MISMO APOORTE LAS PRUEBAS NECESARIAS. (1)

CESIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES ESTABLECIDOS EN LOS PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 78.- La AAC autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en los Permisos de Operación de servicios de transporte aéreo comercial, dentro de un plazo de noventa días, contados a partir de la presentación de la solicitud, previo cumplimiento de las obligaciones pendientes por parte del titular del permiso y una vez cumplidas las condiciones que al efecto, establezca la AAC.

El cedente será solidariamente responsable junto al cesionario por las obligaciones nacidas antes de la cesión, durante el año siguiente a la fecha de efectuada. Transcurrido dicho plazo, solamente será responsable el cesionario de tales derechos.

DISPOSICIÓN FINAL

Art. 79.- Toda la documentación señalada y exigida en esta Ley, Reglamentos y Regulaciones, deberá ser presentada en idioma castellano; cuando se trate de documentación extranjera, deberá presentarse el documento original y su traducción al castellano, debidamente autenticada ante notario facultado para ejercer en El Salvador.

SECCIÓN QUINTA

Vuelos no Regulares de Fletamento (Vuelos Charter)

VUELOS ESPECIALES NO REGULARES DE FLETAMENTO O VUELOS CHARTER (3)

Art. 80.- La AAC concederá Permisos de Operación de Vuelos Especiales no Regulares de Fletamento, a cualquier persona natural o jurídica para la realización de uno o más vuelos internacionales con fines turísticos o de transporte de carga.

En el transporte de personas, el transportista no podrá embarcar pasajeros hacia el extranjero, distintos de los que hubiere desembarcado.

En el transporte de carga, no se permitirá embarque de ninguna clase de pasajeros y el retorno deberá de ser efectuado vacío.

SIN EMBARGO, CUANDO ESTOS VUELOS SE ORIGINEN EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE PRETENDAN REALIZAR, ENTRE PUNTOS COMUNICADOS POR EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR, LOS PERMISOS SE OTORGARÁN PREVIA EVALUACIÓN DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL, PARA LO CUAL, DICHA AUTORIDAD, HARÁ LA EVALUACIÓN O INVESTIGACIÓN RESPECTIVA, DENTRO DE LAS CUALES, EFECTUARÁ LA CONSULTA PERTINENTE, A LA SUPERINTENDENCIA DE LA COMPETENCIA, CUYA OPINIÓN DEBERÁ SER EMITIDA EN EL PLAZO MÁXIMO DE 3 DÍAS, CONTADOS A PARTIR, DEL ACUSE DE RECIBO DE DICHA SOLICITUD Y LA CUAL SERÁ VINCULANTE PARA LA AAC. (3)

SECCIÓN SEXTA

Certificados de Operador de Aeródromos Civiles y Permisos de Operación de Aeródromos y Helipuertos Civiles

CERTIFICADO DE OPERADOR DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES

Art. 81.- Se requiere un Certificado de Operador de Aeródromo y Helipuerto, previo al otorgamiento de un Permiso de Operación de Aeródromo o Helipuerto Civil.

La resolución de la AAC para el otorgamiento de estos certificados, deberá emitirse dentro del plazo de quince días, contados a partir de la fecha de demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en el reglamento respectivo, regulaciones y tratados internacionales vigentes.

La vigencia de estos certificados será hasta por diez años. La AAC mantendrá supervisión y vigilancia constante sobre dichas instalaciones, así como de su operación.

AUTORIZACIONES Y PERMISOS DE OPERACIÓN DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES

Art. 82.- La construcción, rehabilitación y ampliación de aeródromos y helipuertos civiles, será autorizada por la Autoridad de Aviación Civil; y, la administración, operación y explotación de los mismos, será facultada por dicha autoridad mediante respectivo Permiso de Operación; a personas naturales o jurídicas.

Las solicitudes de autorización para la construcción, rehabilitación y ampliación de aeródromos y helipuertos civiles, y las solicitudes sobre el otorgamiento de los Permisos de Operación para los mismos, deberán ser respectivamente resueltas por la AAC dentro de los lapsos de noventa y quince días calendario, contados a partir de la fecha de comprobación por la AAC del cumplimiento del solicitante de todos los requisitos establecidos en la presente Ley, sus Reglamentos y regulaciones y Tratados Internacionales vigentes.

La AAC podrá conceder los Permisos de Operación hasta por un plazo de cincuenta años para el caso de los aeropuertos civiles, hasta diez años para el caso de los helipuertos civiles, y hasta tres años para el caso de pistas de aterrizaje; prorrogables siempre que el permisionario haya cumplido plenamente con los requisitos que se establecerán en el Reglamento de esta Ley, y que la prórroga del Permiso de Operación la haya solicitado antes del inicio del ultimo año del período de su Permiso.

INHABILIDADES

Art. 83.- No podrán ser titulares de Permisos de Operación de Aeródromos y de Helipuertos, personas naturales inhabilitadas para ejercer el comercio, que hayan sido condenadas por sentencia ejecutoria por delitos dolosos que ameriten pena privativa de más de un año de prisión, o por delitos patrimoniales, o contra la salud, cualquiera que haya sido la pena. La misma restricción se aplicará a los miembros del órgano de administración o operación aeroportuaria que éstas hayan contratado.

CAMBIOS EN LA SOCIEDAD PERMISIONARIA

Artículo 84.- El permisionario deberá notificar a la AAC cuando cualquier persona o grupo de personas adquiera, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de la sociedad mercantil permisionaria de un aeródromo o helipuerto civil. Si la AAC dentro de los treinta días calendario siguientes a la notificación respectiva, no objeta dicha situación en atención a los términos bajo los cuales otorgó el Permiso de Operación, esa se considerará aprobada.

Para los efectos señalados en el presente artículo, se entenderá que una persona o grupo de personas adquiere el control de un aeródromo civil, cuando:

- a. Sea propietario de la mitad más uno de los títulos representativos del capital social de la sociedad permisionaria;
- b. Tenga el control de la asamblea general de accionistas; o,
- c. Esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros encargados de la administración.

Con el propósito de garantizar el libre acceso de los operadores de transporte aéreo a la infraestructura aeroportuaria, de garantizar el uso de ésta sobre bases no discriminatorias y de no posición dominante, las sociedades permisionarias de un aeropuerto o helipuerto civiles, deberán ser debidamente reguladas por la AAC.

El cambio de cualquier miembro de la sociedad permisionaria que ésta pueda designar, deberá ser notificado a la AAC. Esta notificación se dará por aceptada si dentro de los treinta días calendario siguientes a la fecha de su presentación, la AAC no objete tales designaciones.

Todos estos actos deberán registrarse en el RAS.

TERMINACIÓN DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES

Art. 85.- Los Permisos de Operación de Aeródromos y Helipuertos Civiles, se darán por terminados en los casos siguientes:

- a. Por vencimiento del plazo establecido, o de las prórrogas que se hubieran otorgado;
- b. Por desistimiento del titular;
- c. Por cancelación de la AAC por incumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley, su Reglamento y regulaciones y Tratados Internacionales vigentes;
- d. Por incumplimiento del objeto o finalidad del permiso, salvo caso fortuito o causa de fuerza mayor; y,
- e. Por disolución, liquidación o quiebra de la sociedad permisionaria.

La terminación del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

REVOCACIÓN DE PERMISOS

Art. 86.- Serán causas de revocación de los Permisos de Operación de Aeródromos y helipuertos civiles, las siguientes:

- a) No iniciar la administración, operación, explotación o, en su caso, construcción del aeródromo y helipuerto civil, en los plazos que al efecto se establezcan en el Permiso;
- b) No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley;
- c) Ceder, gravar, transferir o enajenar los permisos, los derechos en ellos establecidos o los bienes afectos a los mismos, sin autorización de la AAC;
- d) Alterar la naturaleza o condiciones de los aeródromos y helipuertos civiles establecidas en el permiso, sin autorización de la autoridad aeronáutica;
- e) Consentir por parte del permisionario en los aeródromos y helipuertos civiles, el uso a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de la presente Ley, o no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito;
- f) Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos y helipuertos civiles establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y otras regulaciones técnicas;
- g) Interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeronáuticos o complementarios, sin causa justificada;
- h) No cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento de los aeródromos y helipuertos civiles;
- i) Prestar servicios distintos a aquellos que le son permitidos;
- j) No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- k) Aplicar tarifas, derechos o cargos que excedan los precios máximos autorizados;
- l) Ejecutar u omitir los actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil; y,
- m) En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y el permiso respectivo, siempre que por el incumplimiento se haya

impuesto una sanción o ésta haya quedado firme en términos de Ley.

El titular de un permiso que hubiere sido revocado, quedará imposibilitado para obtener, directa o indirectamente, cualquier otro permiso contemplado en la presente Ley, por un plazo no menor a un año ni mayor de tres, según la gravedad de la falta cometida, contados a partir de la fecha en que hubiere quedado en firme la resolución respectiva.

ACCESO DE LAS AUTORIDADES

Art. 87.- Los permisionarios deberán permitir el acceso a los aeródromos y helipuertos civiles a los funcionarios, delegados e inspectores de la autoridad aeronáutica y demás autoridades migratorias, aduaneras, sanitarias y de seguridad, con el fin de que puedan desarrollar sus funciones de autoridad en los mismos, para lo cual estarán obligados a destinarles un espacio adecuado en los aeródromos y helipuertos civiles, cuyas dimensiones y demás términos y condiciones serán fijadas en el permiso respectivo.

OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES EN AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES

Art. 88.- Los aeródromos y helipuertos civiles en donde se preste servicio a aeronaves militares, se sujetarán en lo conducente a esta Ley.

SECCIÓN SÉPTIMA **Transporte Aéreo Internacional**

POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (3)

Art. 89.- DEROGADO POR D.L. No. 528/04.

Los derechos de tráfico son bienes propiedad del Estado, que comprenden tanto los que se originan en su territorio como los que concluyen en el mismo, y constituyen la base del intercambio de los derechos aerocomerciales entre El Salvador y cualquier otro Estado.

Los derechos de tráfico a que se refiere el inciso anterior, serán concedidos de conformidad con la presente Ley. Tales derechos o libertades del aire son las siguientes:

- 1) PRIMERA LIBERTAD. Es el derecho conferido a las aeronaves de un Estado para poder sobrevolar el territorio del Estado que confiere dicho derecho;
- 2) SEGUNDA LIBERTAD. Es el derecho conferido por un Estado para que una aeronave pueda aterrizar en el Estado que confiere el derecho para fines no comerciales;
- 3) TERCERA LIBERTAD. Es el derecho conferido para que las aeronaves de un Estado desembarquen pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, cuando estos pasajeros, carga o correo sean originados en el territorio al cual pertenece la aeronave;

- 4) CUARTA LIBERTAD. Es el derecho conferido por un Estado para tomar pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, destinados al Estado de nacionalidad de la aeronave; y,
- 5) QUINTA LIBERTAD. Es el derecho que confiere un Estado para embarcar pasajeros, carga y correo en el país concedente del derecho, con destino a cualquier otro Estado, distinto del que concede el derecho, y el de desembarcar pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, proveniente de cualquier otro país.

Podrán otorgarse diferentes modalidades o combinación de los mismos, sin perjuicio de lo que establezcan los Convenios o Tratados Internacionales suscritos válidamente por El Salvador.

La no utilización de la reciprocidad por las empresas de transporte aéreo nacionales, en parte o completamente, no será causal de rechazo del permiso de operación solicitado, o bien de su modificación o cancelación si ya hubiese sido conferido, siempre que la empresa solicitante cumpla con todos los requisitos legales, de seguros y técnicos, que esta ley establece para el otorgamiento de los mismos.

El permiso de operación a entregarse en esa condición, deberá corresponder con el grado de libertad del aire o derecho de tráfico que se haya solicitado. En esos casos, la Autoridad Aeronáutica podrá establecer restricciones al Permiso de Operación, únicamente si el operador extranjero desea operar ruta o tramo de ruta que estén restringidos para las transportadoras aéreas nacionales por un tercer país, así como cuando las autoridades del país origen del transportador extranjero aplique restricciones a los transportadores nacionales. Así mismo, la Autoridad Aeronáutica impondrá las sanciones que correspondan, cuando existan situaciones comprobadas que atenten contra la sana competencia.

EL ESTADO IMPLEMENTARÁ LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS, CONFORME SE ESTABLECE EN EL Art. 3 DE LA PRESENTE LEY, PARA LO CUAL, SE OTORGARÁ PRIMERAS, SEGUNDAS, TERCERAS, CUARTAS Y QUINTAS LIBERTADES DEL AIRE, Y SUS COMBINACIONES, SOBRE LA BASE DEL PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA, Y DE LO ESTABLECIDO EN LOS CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES, SUSCRITOS POR EL SALVADOR CON OTROS ESTADOS. (3)

PRACTICAS ANTICOMPETITIVAS

Art. 90.- DEROGADO POR D.L. Nº 528/04.

CAPÍTULO IX SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PRIVADOS

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PRIVADOS

Art. 91.- Son servicios de transporte aéreo privados los efectuados para uso particular y sin fines de lucro.

La operación de aeronaves de transporte aéreo privado salvadoreño sin fines de lucro no requerirá

de permiso, pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las aeronaves de servicio aéreo privado no podrán, en ningún caso, efectuar servicios aéreos de transporte público o de trabajo aéreo remunerados.

SERVICIOS DE TRABAJO AÉREO

Art. 92.- Son servicios de trabajo aéreo, todas aquellas actividades aéreas comerciales, distintas al transporte aéreo, sujetas de remuneración; tales como:

1. Actividades aéreas para el fomento de la producción agrícola;
2. Aerofotografía, aerocinematografía, aerotopografía;
3. Exploración del suelo y subsuelo por medio de aeronaves;
4. Publicidad aérea comercial, política y religiosa;
5. Fumigaciones aéreas para fines agrícolas y sanitarias;
6. Vuelos científicos y educacionales;
7. Enseñanza o adiestramiento del personal de vuelo;
8. Lanzamiento de paracaidistas; y,
9. Cualquier otra actividad distinta del transporte aéreo de pasajeros y carga, que de conformidad a las regulaciones internacionales se defina como trabajo aéreo.

La AAC autorizará las operaciones de estos trabajos aéreos en cualquiera de sus modalidades mediante un Permiso de Operación específico a la actividad a realizar, lo cual será regulado en el reglamento de esta Ley.

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES EXTRANJERAS

Art. 93.- Las empresas salvadoreñas de transporte aéreo internacional podrán utilizar para la prestación de sus servicios, aeronaves con matrícula extranjera, para lo cual la Autoridad de Aviación Civil extenderá permisos de operación por el tiempo de duración del respectivo contrato.

Las empresas salvadoreñas de transporte aéreo internacional podrán utilizar la bandera nacional en la prestación de sus servicios, en las aeronaves arrendadas con matrícula extranjera, debiéndose registrar los contratos respectivos.

AUTORIZACIÓN

Art. 94.- Para desarrollar actividades de trabajo aéreo se requiere la autorización de la AAC. Cuando los trabajos aéreos a desarrollar sean con carácter permanente, se requerirá permiso de operación.

La solicitud de estos permisos deberá dirigirse a la AAC, quien podrá autorizarla previa certificación de seguridad emitida por la Oficina de Estándares de Vuelo, proceso que incluirá además una inspección a la aeronave y sus manuales de operación.

CAPÍTULO X AVIACIÓN AGRÍCOLA

AVIACIÓN AGRÍCOLA

Art. 95.- Se entiende por aviación agrícola el servicio de trabajo aéreo realizado en aeronaves equipadas y autorizadas para tal efecto, operada con personal adiestrado para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura, y serán reguladas por el Reglamento respectivo realizarla.

CAPÍTULO XI ACTIVIDADES AÉREAS

De las Escuelas Aeronáuticas, de los Clubes Aéreos, De las Fábricas de Aeronaves, de los Talleres de Mantenimiento Aeronáutico, y de la Aviación Deportiva

ESCUELAS AERONÁUTICAS

Art. 96.- Las escuelas aeronáuticas de carácter privado y las de carácter público, que se dediquen al adiestramiento de personal técnico aeronáutico, deberán de obtener previamente para su funcionamiento un Certificado de Operación, para lo cual deberán de cumplir con los requisitos establecidos en esta Ley, en los Reglamentos y demás disposiciones aplicables sobre la materia.

Las condiciones y requisitos para el otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de dicho certificado se establecerá en el Reglamento respectivo.

La vigencia de un Certificado de Operación estará sujeta a que el poseedor demuestre, que los términos, condiciones y restricciones bajo los cuales le fue otorgado dicho certificado, se mantienen.

DE LOS CLUBES AÉREOS

Art. 97.- Los clubes aéreos, de paracaidismo y parapentes, se organizarán como asociaciones civiles y estarán sujetos a la supervisión y vigilancia de la AAC, en atención a las disposiciones que se establezcan reglamentariamente.

FÁBRICAS DE AERONAVES

Art. 98.- La operación de fábricas y plantas armadoras o ensambladoras de aeronaves, motores y accesorios, deberán ser certificadas y obtener un Permiso de Operación de parte de la AAC. Los requisitos

para su obtención se detallarán en el Reglamento respectivo.

DE LOS TALLERES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO

Art. 99.- La AAC certificará, autorizará mediante respectivo Permiso de Operación y supervisará mediante las especificaciones operacionales que determine reglamentariamente, el establecimiento y funcionamiento de talleres de mantenimiento aeronáutico, siempre que cumplan con los requisitos legalmente establecidos.

AVIACIÓN DEPORTIVA

Art. 100.- Es toda aquella actividad aérea efectuada en aparatos que no reúnen los requisitos mínimos de aeronavegabilidad exigidos a una aeronave.

Quedan comprendidos dentro de estos servicios los aerostatos, aeronaves ultraligeras u otras análogas, con o sin motor, que no presten servicio al público; las cuales deberán registrarse en la AAC y sujetarse a las disposiciones generales que se establezcan reglamentariamente.

EXENCIÓN DE IMPUESTOS

Art. 101.- No causarán impuestos de ninguna clase la importación de aeronaves, motores, repuestos simuladores de vuelo, llantas, instrumentos, combustible y lubricantes destinados al uso de las Escuelas Aéreas reconocidas legalmente.

CAPÍTULO XII DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Art. 102.- Accidente aéreo es todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que causare muerte o lesiones a sus ocupantes, lesiones o muertes a terceros, daños a bienes en la superficie, destrucción total o parcial de la aeronave, de su carga o equipaje, el desaparecimiento de la misma durante su operación.

Se entenderá por incidente aéreo cualquier anomalía ocurrida durante el vuelo, que sin causar los resultados constitutivos de un accidente, ponga en grave peligro la seguridad de la aeronave o altere sustancialmente los planes de vuelo establecidos.

INVESTIGACIÓN

Art. 103.- Sin perjuicio de la responsabilidad de la Fiscalía General de la República, la AAC tendrá a su cargo la investigación de los accidentes e incidentes aéreos que ocurran en territorio salvadoreño. En todo caso, el Estado tomará todas las medidas necesarias para proteger las pruebas y mantendrá una custodia eficaz sobre las mismas.

Para los efectos anteriores, la AAC tomará en cuenta para la investigación las normas, métodos y procedimientos recomendados por los organismos internacionales especializados, así como lo prescrito en las disposiciones legales, a efecto de determinar la causa probable del accidente.

BÚSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Art. 104.- En caso de accidente aéreo sufrido por una aeronave, la primera autoridad civil o militar que acuda al lugar del accidente, tomará bajo su responsabilidad la custodia y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

PRIMEROS AUXILIOS

Art. 105.- A falta del Comandante de la aeronave o de autoridad competente, la primera autoridad civil o militar que acuda al lugar del accidente, tomará bajo su responsabilidad la custodia de la aeronave, equipaje y carga, y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

Los inspectores de la AAC, y las autoridades civiles o militares de la población más cercana, están obligados a acudir al lugar del accidente aéreo, a efecto de prestar primeros auxilios e iniciar las investigaciones preliminares del hecho.

COMUNICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 106.- Los propietarios u operadores de aeronaves civiles, tienen la obligación de dar aviso sobre cualquier accidente o incidente que sufran sus aeronaves, a la Autoridad de Aviación Civil, en el término de veinticuatro horas posteriores al mismo.

De igual manera, cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, deberá comunicarlo inmediatamente a la autoridad más cercana, la que de manera inmediata estará obligada a informar de los hechos a la Autoridad de Aviación Civil.

PÉRDIDA DE UNA AERONAVE

Art. 107.- Se considerará perdida una aeronave, en los casos siguientes:

- a) Por declaración del propietario, poseedor y operador, sujeta a comprobación de parte de la AAC; y,
- b) Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

En ambos casos la Autoridad de Aviación Civil declarará la pérdida de la aeronave y cancelará la inscripción respectiva en el Registro Aeronáutico Salvadoreño. Este acto deberá de ser publicado en un periódico nacional de amplia circulación.

Los plazos de prescripción de las acciones civiles, comenzarán a contarse a partir de la fecha de cancelación de la aeronave en el Registro.

ABANDONO DE AERONAVE

Art. 108.- Se considera abandono de una aeronave:

- a) Cuando por un término de sesenta días consecutivos, la aeronave permaneciere en un aeródromo sin efectuar operaciones, y no se encontrase bajo el cuidado, directa o indirectamente de su propietario, poseedor u operador;
- b) Cuando la aeronave no tenga matrícula y se desconozca el nombre de su propietario, poseedor u operador, así como el lugar de procedencia; y,
- c) Cuando así lo declare ante la AAC el propietario, poseedor u operador, previa comprobación de ésta.

La Autoridad de Aviación Civil declarará abandonada una aeronave mediante resolución dictada al efecto, de conformidad al procedimiento establecido en el reglamento; la cual pasará a ser propiedad del Estado, bajo la responsabilidad y cuidado de la AAC.

CAPÍTULO XIII DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

OPERADOR AÉREO

Art. 109.- Se considera operador o explotador de una aeronave:

- a) La empresa que tiene un Permiso de Operación de servicios de transporte aéreo o de trabajo aéreo;
- b) El propietario de la aeronave, o quien la use por cuenta propia, o por medio de sus dependientes, cuando se trate de servicios aéreos privados;
- c) El fletante; y,
- d) El arrendatario que opere la aeronave.

ÚLTIMO PORTEADOR

Art. 110.- En los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores, se considerará último porteador al que realice la etapa final del transporte prevista en el contrato. Sin embargo, cuando el transporte termine realmente en un punto anterior al de destino previsto en el contrato, se reputará como último porteador a aquel que realice el transporte hasta el último punto.

PROPIETARIO DE LA AERONAVE

Art. 111.- Se reputará propietario de una aeronave, a la persona natural o jurídica a cuyo nombre está matriculada la aeronave en el Registro Aeronáutico Salvadoreño.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 112.- Contrato de transporte aéreo es el acuerdo mediante el cual el porteador o transportista se obliga a trasladar de un lugar a otro, personas o cosas, mediante el empleo de una aeronave, y con arreglo a las condiciones estipuladas en el contrato.

TRANSPORTE COMBINADO

Art. 113.- Es el transporte efectuado parte por aire y parte por cualquier otro modo de transporte, en el cual se aplica a cada sistema, las normas que lo regulen. No obstante, cuando el transporte por estos modos haya sido efectuado mediante contrato de transporte aéreo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños producidos han sido causados durante el transporte aéreo.

TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 114.- Cuando varios transportistas intervengan en la ejecución de un mismo contrato de transporte, se observarán las siguientes reglas:

- a) El primero y el último serán solidariamente responsables del cumplimiento del contrato en su integridad, como si cada uno de ellos lo hubiere ejecutado individualmente;
- b) Cada uno de los transportistas intermedios, será responsable por los daños ocurridos durante el recorrido a su cargo, sin perjuicio de lo previsto en la regla precedente;
- c) El transportista que indemnice el daño por el cual fuere responsable otro transportista, se subrogará en las acciones que contra éste existan, por causa de tal daño; y,
- d) Si no pudiere determinarse el trayecto en el cual hubieren ocurrido los daños, el transportista que los pague podrá subrogarse contra cada uno de los transportistas que concurrieron al transporte sucesivo, en proporción a su recorrido. En caso de insolvencia de uno de los transportistas, su cuota se repartirá a prorrata entre los demás.

NULIDAD DE CLÁUSULAS DEL CONTRATO

Art. 115.- Toda cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad al transportista o a señalar un límite inferior fijado en el Reglamento o Tratado, será nula. La nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato.

CONTRATO DE FLETAMENTO

Art. 116.- El fletamento es un contrato por el cual una de las partes llamada fletante, se obliga a cambio de un precio frente a la otra llamada fletador, a realizar una o más operaciones aéreas, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y conducción técnica de la aeronave.

El fletamento podrá hacerse por una o más operaciones aéreas preestablecidas, por distancia a recorrer o por tiempo determinado, con o sin tripulación.

En todo caso cuando las aeronaves fletadas sean de matrícula extranjera, el Estado de matrícula será responsable de la supervisión de la aeronavegabilidad de la aeronave y de la competencia de los pilotos que se utilizarán para operar la aeronave y la supervisión de la operación será responsabilidad del Estado del explotador, excepto que haya un acuerdo con el Estado de matrícula del arrendatario para la transferencia de la responsabilidad por la vigilancia de la seguridad operacional.

FLETANTE

Art. 117.- Fletante es toda persona natural o jurídica que opera una aeronave que posee en propiedad, arrendamiento u otro título, la cual es utilizada para el transporte de pasajeros o carga.

Son obligaciones del fletante:

- a) Poner a disposición del fletador una aeronave determinada, equipada y con o sin tripulación, provista de los documentos necesarios y en estado de aeronavegabilidad; y,
- b) Cumplir con las operaciones pactadas o mantener la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo convenido.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el propietario es el operador, si el nombre del operador no aparece inscrito en el Registro Aeronáutico Salvadoreño.

FLETADOR

Art. 118.- El fletador es la parte contratante que ha celebrado un contrato de fletamento con el operador de la aeronave objeto de dicho contrato.

Son obligaciones del fletador:

- a) Limitar el empleo de la aeronave al uso para el cual la contrató y según las condiciones del contrato; y,
- b) Pagar el precio en la forma estipulada.

RESPONSABILIDAD DEL FLETANTE Y DEL FLETADOR

Art. 119.- El fletante es responsable por la conducción de la aeronave y el fletador por la gestión comercial.

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

Art. 120.- El fletante y el fletador serán solidariamente responsables por daños causados en el transporte aéreo, sin perjuicio de las acciones de repetición que pudieren caber entre uno y otro.

**CAPÍTULO XIV
DEL INTERCAMBIO DE AERONAVES****INTERCAMBIO DE AERONAVES**

Art. 121.- El intercambio de aeronaves es un contrato mediante el cual dos o más operadores o explotadores de transporte aéreo se obligan recíprocamente a concederse la utilización de sus aeronaves, con tripulación o sin ella.

La AAC exigirá al explotador los siguientes documentos:

- a) Tipo y número de serie de las aeronaves;
- b) Nombre y dirección del propietario inscrito;
- c) Estado de matrícula y marcas de matrícula;
- d) Certificados de aeronavegabilidad, declaración del propietario por escrito que haga constar que la aeronave se ajusta estrictamente a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula;
- e) Nombre, dirección y firma del arrendatario o de la persona responsable del control de las operaciones de la aeronave, con arreglo a lo previsto en el acuerdo de arrendamiento, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento comprende perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación;
- f) Copia del acuerdo de arrendamiento o descripción de las modalidades de arrendamiento; y,
- g) Duración del arrendamiento.

En todo caso, cuando las aeronaves afectadas por este contrato sean de matrícula extranjera, el Estado emisor de esta matrícula será responsable de la supervisión de la aeronavegabilidad de la aeronave y de la competencia de los pilotos que se utilizarán para operar la aeronave y la supervisión de la operación será responsabilidad del Estado del explotador; excepto que haya un acuerdo con el Estado de matrícula del arrendatario para la transferencia de la responsabilidad por la vigilancia de la seguridad operacional.

CONTENIDO DEL CONTRATO

Art. 122.- Los contratos de intercambio de aeronaves, podrán celebrarse en forma de arrendamiento, fletamento o intercambio recíproco.

El contrato de intercambio contendrá las mismas formalidades que el contrato de arrendamiento, en lo que fuere procedente.

CAPÍTULO XV DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

Art. 123.- El contrato de transporte de personas es aquel por el cual una empresa de transporte aéreo se obliga a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para tal efecto, a un pasajero y su equipaje, mediante una remuneración o tarifa.

TÍTULO DEL TRANSPORTE

Art. 124.- El título del contrato de transporte de pasajeros, es el boleto que consiste en un documento expedido por el transportista en cumplimiento de un contrato, por el cual habilita al pasajero para utilizar el transporte aéreo entre los lugares y con las condiciones en él consignadas, el cual debe contener esencialmente, lo siguiente:

- a) Número de boleto;
- b) Lugar y fecha de emisión;
- c) Punto de partida, destino y escalas previstas, y horarios;
- d) Nombre del pasajero y del transportista o transportistas;
- e) Precio del pasaje;
- f) Clase de boleto; y,
- g) Principales condiciones del contrato.

EXISTENCIA Y VALIDEZ DEL CONTRATO

Art. 125.- La falta o pérdida del boleto aéreo, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte.

En todo caso, si el transportista acepta un pasajero sin que se le expida boleto, no podrá oponer ninguna excepción que excluya o limite su responsabilidad, a menos que probare que la falta de boleto es imputable al pasajero.

COLILLA DE EQUIPAJE

Art. 126.- En el transporte de equipaje, el transportista deberá expedir un comprobante del equipaje en doble ejemplar, de los cuales uno quedará en poder del transportista y el otro deberá ser entregado al pasajero.

CONTENIDO DE LA COLILLA DE EQUIPAJE

Art. 127.- La colilla de equipaje contendrá esencialmente lo siguiente:

- a) El número de la colilla;
- b) Punto de origen y destino;
- c) Nombre o siglas del transportista; y,
- d) El número de vuelo.

La colilla de equipaje acredita, salvo prueba en contrario, el registro del equipaje y las condiciones del contrato del transporte. La ausencia o pérdida de la colilla de equipaje no afecta la existencia o validez del contrato.

En todo caso, si el transportista aceptare el equipaje del pasajero sin entregar la colilla o si éste no contuviere los datos indicados, no podrá ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

CAPÍTULO XVI DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA

Art. 128.- Se entiende por contrato de transporte de carga, el acuerdo entre el transportista o porteador y el cargador o remitente, en virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo a transportar de un lugar a otro por vía aérea, mediante el pago de un precio y bajo ciertas condiciones, determinados bienes para ser entregados al destinatario.

La carta de porte o guía aérea es el título del contrato de transporte aéreo de carga, que el porteador expide al cargador o remitente al recibir los bienes bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo dispuesto en el siguiente artículo.

En todo caso, si el transportista o porteador acepta la carga sin que se expida una guía aérea o si ésta no contiene todos los requisitos señalados en el reglamento, el porteador no tendrá derecho de acogerse a disposición alguna que excluya o limite su responsabilidad.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará

a lo dispuesto en esta Ley y en los Tratados vigentes.

CONTENIDO DE LA GUÍA AÉREA O CARTA DE PORTE

Art. 129.- La carta de porte o guía, deberá contener las indicaciones siguientes:

1. Lugar y fecha de expedición;
2. Puntos de origen y destino;
3. Nombre y dirección del remitente y del consignatario;
4. La naturaleza de la carga;
5. El número de bultos, la forma del empaque, las marcas especiales o numeración de los bultos;
6. El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la carga;
7. El estado aparente de la carga y del empaque;
8. El precio del transporte, si se ha estipulado;
9. La fecha, el lugar de pago y el nombre de quien debe pagar;
10. Si el envío se hace contra reembolso, el precio de la carga y eventualmente el total de los fletes y otros gastos;
11. El importe del valor declarado, cuando se haya hecho la declaración;
12. El número de ejemplares de la guía aérea;
13. Los documentos que lo acompañan; y,
14. Cualquier otra información requerida por las autoridades competentes.

RESPONSABILIDAD DE LAS DECLARACIONES DE LA GUÍA AÉREA

Art. 130.- El cargador o remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones relativas a la carga que se asienten en la guía aérea. La responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador, o por cualquiera otra persona, a consecuencia de indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas, recaerá sobre el remitente.

DERECHO DEL PORTEADOR

Art. 131.- El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta que se cubra el precio del servicio del transporte indicado en la carta de porte o guía aérea, a menos que se trate de flete a cobrar.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE CORREO

Art. 132.- Se entiende por contrato de transporte de correo, el acuerdo entre el transportista o porteador y el prestador del servicio de correo, en virtud del cual el primero se obliga frente a segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correo, con las modalidades que convengan a la prestación eficiente del servicio.

Lo no previsto en la presente Ley y sus Reglamentos respecto al contrato de transporte de correo, se regirá por lo establecido en el derecho común y en los Tratados vigentes.

CAPÍTULO XVII DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

PILOTOS Y COPILOTOS

Art. 133.- Toda aeronave deberá contar al mando con un comandante o piloto, quien será la máxima autoridad a bordo; asistido por un copiloto cuando las características de la aeronave así lo requiera.

El comandante de la aeronave será designado por el operador, y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial por el propietario o poseedor de la aeronave.

Toda persona a bordo estará obligada a acatar las instrucciones del comandante de la aeronave, para la seguridad y operación de la misma.

El comandante de la aeronave anotará toda la información correspondiente en el libro de bitácora de la aeronave y en el libro de bitácora de mantenimiento de la misma, los hechos relevantes a la seguridad del vuelo y mantenimiento de la aeronave ocurridos durante el vuelo que puedan tener o no consecuencias legales.

RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE

Art. 134.- El comandante representa al propietario u operador de la aeronave, y en el desempeño de sus funciones es responsable de su conducción mientras esté en movimiento, incluyendo el despegue, aterrizaje y vuelo de crucero, ya sea operada por él o por el Copiloto. Además es responsable de su dirección, cuidado, orden y seguridad, así como de su tripulación, pasajeros, equipaje y carga.

Estas responsabilidades comienzan al asumir el mando de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su finalización o cuando entrega la aeronave al propietario u operador o a la autoridad aeronáutica en su caso.

CAPÍTULO XVIII

DE LAS TRIPULACIONES AÉREAS

TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO Y LIMITACIONES AL TIEMPO DE VUELO

Art. 135.- Por tiempo efectivo de trabajo se entiende el tiempo de vuelo, es decir desde que la aeronave se mueve por sí misma con el propósito de despegar, hasta el momento que se detiene y para sus motores al terminar el vuelo en su próxima estación.

Cuando se trate de vuelos de hasta ocho horas de tiempo efectivo de vuelo, las tripulaciones deberán contar con uno o dos pilotos, y en dicho caso deberán cumplir con lo siguiente:

- a) Un piloto no será programado a volar por un período de más de ocho horas consecutivas durante veinticuatro horas consecutivas sin descanso durante dicho período; y,
- b) Un piloto no podrá volar más de treinta y dos horas durante siete días consecutivos, ni más de cien horas en un mes calendario, ni más de mil horas durante cualquier año calendario.

Igual regla a la expresada en los literales anteriores, se aplicará a los tripulantes de cabina.

Cuando se programe vuelos de más de ocho horas consecutivas de tiempo efectivo de vuelo, las tripulaciones deberán contar con dos pilotos y un tripulante de mando adicional, y en dicho caso deberán cumplir con lo siguiente:

- a) Ningún piloto será programado por un período de más de doce horas consecutivas durante cualquier período de tiempo de veinticuatro horas consecutivas;
- b) Ningún piloto podrá volar como miembro de la tripulación por más de ciento veinte horas durante un período de un mes calendario consecutivos, ni más de mil horas durante cualquier año calendario; y,
- c) Ningún piloto podrá volar como miembro de la tripulación por más de ciento veinte horas durante un período de un mes calendario consecutivos; ni más de mil horas durante cualquier año calendario.

EXCEPCIÓN

Art. 136.- No obstante las limitaciones al tiempo de vuelo establecidas en los contratos de trabajo, las tripulaciones en casos excepcionales estarán obligadas a laborar el tiempo que sea necesario, que no exceda el veinticinco por ciento (25%) de las horas diarias, o semanales en siete días, o en treinta días consecutivos, siempre y cuando no sobrepasen a lo establecido en esta Ley para cumplir los itinerarios de los vuelos que le sean asignados. Dichos casos serán normados en el reglamento respectivo.

PERIODO DE SERVICIO

Art. 137.- El período de servicio comprende el tiempo realmente utilizado para operar un vuelo o una serie de vuelos, y será considerado como continuo si no es interrumpido por un período de descanso de por lo menos seis horas. El período de servicio comenzará a contar una hora antes de la hora señalada para iniciar el primer vuelo o la hora que el piloto o tripulante se presente físicamente al aeropuerto de salida a tomar su vuelo o lo que ocurriese más tarde, y terminará después de haber completado el vuelo o serie de vuelos asignados.

PERÍODO DE DESCANSO

Art. 138.- El trabajo de las tripulaciones se ajustará a las necesidades del servicio, pero gozarán de un período de descanso, durante el cual estarán exentos de toda clase de obligaciones, entre la terminación de un período de servicio y la iniciación del siguiente, por lo menos seis horas hasta un máximo de ocho horas, el descanso será igual al tiempo de vuelo del período de servicio anterior pero no menor de seis horas ni mayor de ocho horas de descanso.

El tiempo utilizado en transportación hacia o desde el aeropuerto, o al hotel, o en un punto determinado, no es considerado en el período de descanso.

PRESTACIÓN INTEGRAL DE SERVICIO

Art. 139.- La remuneración de tripulaciones podrá pactarse en forma integral y comprenderá los salarios ordinarios y extraordinarios, recargos por nocturnidad, días de asueto y descanso semanal; así como también cualquier otra prestación que indique remuneración.

Art. 140.- Las empresas de transporte aéreo, que tengan sus bases de operaciones en El Salvador o que deseen tenerlas, podrán contratar pilotos y copilotos nacionales o extranjeros, siempre que éstos cumplan con los requisitos técnicos establecidos en esta Ley y sus Reglamentos. Estos requisitos deberán tramitarse en el lapso máximo de 180 días calendario.

CAPÍTULO XIX COMPRAVENTA, ARRENDAMIENTO, HIPOTECA Y PRENDA DE AERONAVES

FORMALIDADES DE LA COMPRAVENTA

Art. 141.- La compraventa de aeronaves, así como los gravámenes que se constituyan sobre las mismas, se otorgarán en instrumento público y deberán contener especialmente las marcas de nacionalidad y matrícula, las características y números de serie de sus partes.

Si la compraventa se efectuare en el extranjero, se otorgará de acuerdo a las formalidades del lugar donde se celebre.

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

Art. 142.- El arrendamiento de aeronaves es un contrato mediante el cual dos partes se obligan recíprocamente, una a conceder el uso o el goce de una aeronave y la otra a pagar un precio por ese uso

o goce.

Mediante el contrato de arrendamiento de aeronaves se transfiere la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

El arrendamiento de aeronaves puede constituirse con tripulación o sin ella, y en este último caso la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación será responsabilidad del arrendatario, comprometiéndose a capacitar a personal nacional, salvo que se acuerde lo contrario.

Las empresas salvadoreñas de transporte aéreo internacional podrán utilizar para la prestación de sus servicios, aeronaves con matrícula extranjera, para lo cual la Autoridad de Aviación Civil extenderá permisos de operación por el tiempo de duración del respectivo contrato.

Las empresas salvadoreñas de transporte aéreo internacional podrán utilizar la bandera nacional en la prestación de sus servicios, en las aeronaves arrendadas con matrícula extranjera, debiéndose registrar los contratos respectivos.

Cuando una aeronave con matrícula salvadoreña sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento, la AAC podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula de la aeronave, quedando en este caso la AAC eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

En el caso de que el arrendamiento sea celebrado bajo condición de reserva de dominio por parte del arrendante y que establezca el derecho del arrendatario para poder adquirir el bien objeto de arrendamiento una vez cumplidos el plazo, el precio y las condiciones del contrato de arrendamiento se atenderán a lo dispuesto en el Código de Comercio y en la Ley de Procedimientos Mercantiles, para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo.

Cuando las aeronaves arrendadas sean de matrícula extranjera, el Estado de matrícula será responsable de la supervisión de la aeronavegabilidad de la aeronave y de la competencia de los pilotos que se utilizarán para operar la aeronave y la supervisión de la operación será responsabilidad del Estado del explotador, excepto que haya un acuerdo con el Estado de matrícula del arrendatario para la transferencia de la responsabilidad por la vigilancia de la seguridad operacional.

Todos los operadores aéreos, sean personas naturales o jurídicas que posean un Certificado de Operador Aéreo y un Permiso de Operación, expedido por la AAC, deberán presentar a ésta copia del contrato de arrendamiento.

FORMALIDADES DEL CONTRATO

Art. 143.- El arrendamiento de aeronaves deberá constituirse por instrumento público y registrarse en el Registro Aeronáutico Salvadoreño (RAS). Los poseedores de un Certificado de Operador Aéreo, deberán proveer a la Autoridad de Aviación Civil, los términos de cualquier contrato de arrendamiento, el cual será parte de las especificaciones de operación, siempre que la Autoridad de Aviación Civil, los apruebe. El contrato de arrendamiento contendrá los requisitos que esta Ley señala; y en lo no previsto

se regirá por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y el Derecho Común.

CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO

Art. 144.- En todo arrendamiento de aeronaves nacionales y en caso de aeronaves extranjeras tomadas en arrendamiento por empresas nacionales que presten servicios de transporte aéreo, se podrá pactar qué, en caso de incumplimiento del arrendatario, el arrendante podrá dar por terminado el contrato y tomar la tenencia y el control material de la aeronave. En caso de oposición por parte del arrendatario a restituir la aeronave, o a permitir que el arrendador tome su control y tenencia, el arrendante podrá solicitar al tribunal competente la protección de sus derechos, quien previa audiencia otorgada al arrendatario, en un plazo no mayor de tres días, decidirá dentro de un plazo perentorio de dos días. Si la sentencia fuere favorable al arrendante, no habrá recurso alguno; sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente. Si la sentencia fuere favorable al arrendatario, el arrendante podrá apelar ante el tribunal superior competente, sustanciándose el proceso con plazos del doble de tiempo de los establecidos para la primera instancia.

USO DE FACULTADES DEL ARRENDANTE

Art. 145.- En caso que el arrendante haga uso de las facultades previstas en el artículo anterior, el arrendatario podrá recurrir a los tribunales competentes sin que ésta acción tenga en ningún caso carácter suspensivo de las facultades mencionadas, ateniéndose a lo que se resuelva en la sentencia definitiva.

ARRENDAMIENTO CON PROMESA DE VENTA

Art. 146.- En el caso de que el arrendamiento implique una promesa de venta, para efectos de validez de la promesa, se estará a lo establecido en el Código Civil.

EXPORTACIONES DE AERONAVES

Art. 147.- Para que una aeronave salvadoreña pueda exportarse bajo cualquier título, deberá contar con la autorización de la Autoridad de Aviación Civil, una vez cancelada su matricula y cumplidos los requisitos legales.

Cuando se trate de aeronaves que hayan ingresado con franquicia de importación, será necesaria la autorización del Ministerio de Hacienda.

CONSTITUCIÓN DE LA HIPOTECA

Art. 148.- Son susceptibles de hipoteca las aeronaves y las empresas de transporte aéreo. La constitución de hipoteca sobre aeronaves se hará en instrumento público.

La hipoteca se regirá en lo no previsto por esta Ley, por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y en su defecto por el Derecho Común.

CONDICIONES ESPECIALES DE LA HIPOTECA

Art. 149.- En los casos en que se constituyan hipotecas que garanticen la adquisición de los bienes hipotecados o préstamos obtenidos para dicho fin, se podrá pactar el otorgamiento de un poder irrevocable a favor del acreedor que le faculte a realizar los siguientes actos:

- a) Obtener la toma de posesión del objeto hipotecado;
- b) Obtener la cancelación de la matricula de la aeronave;
- c) Realizar la deportación física de la aeronave al país de origen; y,
- d) Enajenar o dar en arrendamiento extrajudicial el bien hipotecado, imputando primero el precio al saldo de la deuda, y el remanente reintegrándolo al deudor hipotecario, sin perjuicio de las penalidades que se pudieren haber pactado. Esta enajenación o arrendamiento deberá ser comunicada por lo menos con diez días de anticipación al deudor hipotecario.

Si el deudor hipotecario obstaculizare de cualquier manera el ejercicio de estas facultades otorgadas al acreedor hipotecario, éste podrá solicitar al tribunal competente la protección de sus derechos, quien previa audiencia, en un plazo no mayor de tres días otorgada al deudor, decidirá dentro de un plazo perentorio de dos días. Si la sentencia fuere favorable al acreedor hipotecario, de la misma no habrá recurso alguno, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente. Si la sentencia fuere favorable al deudor, el acreedor podrá apelar ante el tribunal superior competente, sustanciándose el proceso con plazos de tiempo equivalentes al doble de los establecidos para la primera instancia.

GARANTÍA JURISDICCIONAL

Art. 150.- En caso que el acreedor hipotecario haga uso de las facultades previstas en el artículo anterior, el deudor podrá recurrir a los tribunales competentes, sin que esta acción tenga en ningún caso carácter suspensivo de las facultades mencionadas en el artículo anterior, ateniéndose a lo que se resuelva en la sentencia definitiva.

TRANSFERENCIA DE PROPIEDAD AL ACREEDOR Y VENTA JUDICIAL

Art. 151.- En caso de incumplimiento de las obligaciones garantizadas por la hipoteca y sin perjuicio de lo establecido en los artículos precedentes, el acreedor podrá optar por solicitar al tribunal competente, que disponga la transferencia a su nombre de la propiedad de los bienes hipotecados o la venta judicial de los mismos.

PRENDA

Art. 152.- Podrán ser objeto de prenda las turbinas, los motores, piezas de repuesto, aparatos de comunicaciones, instrumentos de navegación aérea y demás equipo aeronáutico. La prenda deberá entregarse al acreedor o podrá constituirse en poder de un tercero, o sin desplazamiento, de conformidad

a lo establecido en el Código de Comercio.

EFFECTOS CONTRA TERCEROS

Art. 153.- La hipoteca y la prenda surtirán efectos contra terceros, a partir de la fecha de la inscripción en el RAS. Del asiento respectivo se remitirá certificación al Registro de Comercio, para los fines legales pertinentes.

CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Art. 154.- El contrato de hipoteca y prenda deberá contener, además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave y de los equipos pignorados, especialmente: las marcas de nacionalidad y matrícula, nombre del fabricante, número de serie, número y serie de sus partes o cualquier otro dato que identifique la aeronave.

MEDIDAS PRECAUTORIAS

Art. 155.- En caso de embargo o medidas precautorias sobre la aeronave que preste un servicio público de transporte, la autoridad que decrete el embargo o medida, ordenará lo pertinente a efecto de no interrumpir el servicio, informado así de inmediato a la Autoridad de Aviación Civil, la cual procederá a la marginación respectiva en el RAS.

VENTA EN PÚBLICA SUBASTA

Art. 156.- La venta judicial de una aeronave se hará en pública subasta, de conformidad con las disposiciones generales del derecho común, previo informe a la marginación respectiva en el RAS.

PRELACIÓN DE CRÉDITOS

Art. 157.- El crédito hipotecario o prendario refiere a cualquier otro crédito, excepto los casos siguientes:

- a) Los salarios devengados por los trabajadores de la empresa propietaria de la aeronave;
- b) El resarcimiento de gastos por operación de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento;
- c) Las expensas judiciales destinadas a la conservación de la aeronave;
- d) Las tarifas, derechos, tasas o impuestos aeroportuarios adecuados por utilización de las aeronaves; y,
- e) Los gastos efectuados por el comandante de la aeronave en el ejercicio de sus funciones y que hubieren sido indispensables para la continuación del viaje.

EXTINCIÓN

Art. 158.- La hipoteca o prenda se extingue:

- a) Por la cancelación de la hipoteca o prenda en el Registro Aeronáutico Salvadoreño; y,
- b) Por orden judicial.

CAPÍTULO XX DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

SECCIÓN PRIMERA De los daños a pasajeros

DAÑOS A PASAJEROS

Art. 159.- El porteador o transportista será responsable por los daños que ocasionados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, si el hecho tuvo lugar durante el período transcurrido desde que el pasajero embarca la aeronave, hasta que desembarca de la misma, cuando la aeronave se encuentre estacionada en un aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso en el caso de aterrizaje forzoso o accidental.

El termino lesión incluye lesiones corporales, orgánicas o funcionales.

Las empresas de transporte aéreo cubrirán los daños ocasionados a la víctima o a sus causahabientes, en los montos indemnizatorios fijados de conformidad con las Leyes, Convenios y Tratados Internacionales vigentes.

LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN

Art. 160.- En todos los casos de responsabilidad contractual legalmente establecida, podrá fijarse un límite mayor de indemnización, por convención especial entre las partes contratantes.

PREFERENCIA DE PAGO

Art. 161.- Las garantías otorgadas de conformidad con esta Ley para indemnizar por daños provenientes de responsabilidad contractual o extracontractual, deberán estar afectadas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones legalmente establecidas.

SEGUROS OBLIGATORIOS

Art. 162.- Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de equipajes, mercancía y carga postal, el de daños causados a terceros en la superficie y el de daños a las aeronaves destinadas al servicio de línea aéreas.

Estos seguros deberán ser tomados por el transportista con instituciones aseguradoras legalmente autorizadas.

RESPONSABILIDAD DESPUÉS DEL PERIODO DE TRANSPORTE

Art. 163.- La responsabilidad prevista en el artículo precedente se aplicará también a los daños y perjuicios ocurridos después de terminado el período de transporte, si tales daños fuesen a consecuencia directa de un hecho ocurrido durante dicho período.

EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Art. 164.- El operador o transportista no será responsable si prueba ante la AAC que él o sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Tampoco incurrirá en responsabilidad el operador o transportista, cuando el daño hubiere sobrevenido por lesiones orgánicas o enfermedad del pasajero, o el accidente hubiere sido provocado intencionalmente por la víctima o se hubieren ocasionado al subir o bajar de la aeronave que se encuentre estacionada, cuando medie notoria imprudencia del accidentado o cometa infracciones a los reglamentos de seguridad.

RESPONSABILIDAD POR RETRASO O DESVIACIÓN DE RUTA

Art. 165.- Si hubiere algún retraso o desviación en la ruta consignada en el contrato de transporte, debido a caso fortuito o de fuerza mayor, determinada por la entidad que ejerza la sobre la materia, tales como razones fundadas en la protección de la vida de las personas, seguridad, mantenimiento, condiciones meteorológicas adversas u órdenes emanadas de autoridad competente, no se considerará infracción del contrato de transporte, y el transportista no incurrirá en responsabilidad por el solo hecho del retraso o desviación.

RESPONSABILIDAD IMPUTABLE AL OPERADOR O TRANSPORTISTA

Art. 166.- En los casos de sobreventa de boletos u otros casos que implique el retraso de un pasajero, imputables al operador o transportista, la responsabilidad de éste será de conformidad a lo establecido en los convenios o tratados internacionales vigentes.

Asimismo, el operador o transportista será responsable de los actos de sus empleados, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.

No incurrirá en responsabilidad el operador o transportista, si prueba que la persona que ha sufrido el retraso ha contribuido a causarlo.

SECCIÓN SEGUNDA

Daños al Equipaje Declarado y a las Mercancías Transportadas

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS DE EQUIPAJE

Art. 167.- El porteador o transportista estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retaso de la carga o del equipaje facturado, si el hecho

que causó los daños tuvo lugar durante el período de transporte.

Para los efectos del inciso anterior, el período de transporte se contará desde el momento en que el porteador recibe la carga o el equipaje facturado, hasta el momento de su entrega al consignatario.

El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios ocurridos en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, si el hecho que causó los daños tuvo lugar en el transcurso del viaje y por culpa del porteador.

Las responsabilidades anteriormente especificadas se aplicarán también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse los respectivos períodos de transporte, si tales daños fuesen el resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos.

SUMA DE INDEMNIZACIÓN

Art. 168.- La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o del equipaje facturado, se limitará a la suma de U.S \$ 25 por cada kilogramo de peso bruto de carga.

La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, se limitará a la suma máxima de U. S \$ 1,000 por concepto de indemnización al propietario del equipaje de mano.

RECEPCIÓN DE EQUIPAJE

Art. 169.- La recepción del equipaje o carga sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario, hará asumir que los recibe en buen estado y de conformidad con el contrato de transporte. No se asumirá tal cosa si en el momento de la recepción el pasajero presentare un escrito dirigido al porteador en el sentido que el equipaje o la carga no han sido examinados.

AVERÍA DE EQUIPAJE O CARGA

Art. 170.- En caso de avería de equipaje o carga, la persona con derecho a que se le entreguen los efectos transportados, deberá hacer su reclamación ante el porteador dentro de los tres días siguientes a la fecha de su recepción en el caso del equipaje y dentro de los siete días siguientes en el caso de la carga.

PERDIDA O RETRASO DE EQUIPAJE O CARGA

Art. 171.- La reclamación por retraso de equipaje o carga deberá hacerse de inmediato, y en caso de pérdida dentro de los quince días siguientes a la fecha en que de acuerdo con el contrato de transporte, los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario, o de quien tuviere derecho a que se le hiciera la entrega.

SECCIÓN TERCERA

De los daños a terceros

DAÑOS A TERCEROS

Art. 172.- El operador o transportista de cualquier aeronave que vuele sobre territorio salvadoreño, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que se causaren a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

La persona que sufran los daños, tendrá derecho a ser indemnizada en las condiciones fijadas por esta Ley y sus Reglamentos, debiendo ésta probar que los daños han sido ocasionados por una aeronave en vuelo.

No habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del hecho que los ha originado, o si se deben solamente al paso de la aeronave en el espacio aéreo, cumpliendo con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo.

FALTA DE CONSENTIMIENTO

Art. 173.- Si una persona utiliza una aeronave sin el consentimiento de su propietario o tenedor, éste no será responsable de los daños causados a terceros en la superficie, si prueba tal circunstancia. Caso contrario, será solidariamente responsable, en las condiciones y límites de responsabilidad legales.

FUERZA MAYOR

Art. 174.- La persona que legalmente sea responsable por daños a terceros, no está obligada a reparar los daños causados por consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si hubiere sido privada del control de la aeronave por fuerza mayor.

EXONERACIÓN Y CONCURRENCIA DE RESPONSABILIDAD

Art. 175.- El que causare daños a terceros en la superficie, estará exento de responsabilidad, si prueba que los daños fueron causados únicamente por imprudencia de la persona que los ha sufrido o de sus dependientes.

Si se probare que los daños fueron causados en parte por cualquiera de las personas que los han sufrido o de sus dependientes, la indemnización se reducirá, en la medida en que tal imprudencia ha contribuido a los daños.

INDEMNIZACIÓN

Art. 176.- La cuantía de la indemnización por daños y perjuicios que las personas que resulten responsables deban reparar de conformidad a este Capítulo, se computará con base a la presente Ley, Convenios o Tratados Internacionales vigentes sobre la materia.

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

Art. 177.- Cuando dos o más personas o un propietario inscrito no operador, resultaren responsables de daños y perjuicios, las personas que los sufran tendrán derecho a indemnización, cuyo monto no excederá el máximo legalmente señalado, según los Tratados y Convenios Internacionales.

SEGURO POR SOBREVUELO

Art. 178.- El operador o transportista de cualquier aeronave nacional o extranjera que vuele sobre territorio salvadoreño, deberá estar asegurado respecto a su responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie.

CONTRATO DE SEGURO

Art. 179.- El operador o transportista deberá contratarlo con un asegurador autorizado en el país o por el país en que el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios, siempre que compruebe su solvencia, a satisfacción de las autoridades salvadoreñas.

EXENCIÓN DE EMBARGO

Art. 180.- Las cantidades adeudadas al operador o transportista por el asegurador, quedan exentas de embargo por los acreedores del operador o transportista, hasta que hayan sido satisfechas las reclamaciones de las personas que sufran los daños con sujeción a esta Ley y Reglamentos.

ACCIÓN SUBSIDIARIA

Art. 181.- Si en el plazo de un año, contado a partir de la fecha del suceso que originó el daño, el demandante no ha entablado acción judicial, o no ha hecho su reclamación al operador o transportista, sólo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo al remanente que quedó sin distribuir, después de que hubieren sido satisfechas las demandas que observaron dicho requisito.

APLICACIÓN A LAS AERONAVES DEL ESTADO

Art. 182.- Los preceptos contenidos en este capítulo y en lo que fuere aplicable de esta Ley, se aplicarán a los daños causados por aeronaves del Estado.

SECCIÓN CUARTA **De la Competencia y los Recursos**

COMPETENCIA Y RECURSOS

Art. 183.- El Director Ejecutivo de la AAC tendrá a su cargo la aplicación de las sanciones que establezca la presente Ley y sus Reglamentos.

De las resoluciones que emita el Director Ejecutivo existirán los siguientes recursos:

- a) Recurso de Revisión o Revocatoria: Este deberá ser interpuesto ante el Director Ejecutivo,

dentro de los tres días hábiles de notificada la resolución. De no interponerse el recurso dentro del plazo establecido, se considerará firme la resolución emitida. El Director Ejecutivo resolverá dicho recurso en el plazo no mayor de quince días hábiles; si éste no resolviere en dicho plazo, el recurso se entenderá aceptado a favor del peticionario;

- b) Recurso de Apelación: Este Recurso se interpondrá ante el Director Ejecutivo dentro de los tres días hábiles de notificada la resolución. El Director Ejecutivo deberá remitir dicho recurso a la Junta de Directores en un plazo no mayor de cinco días hábiles, para su tramitación y resolución; este recurso, deberá resolverlo tal Junta de Directores dentro de los cuarenta y cinco días hábiles de haberse interpuesto. Si esta Junta no resolviere dentro del plazo indicado en el inciso anterior, el recurso se entenderá por aprobado a favor del peticionario.

Interpuesto el Recurso de Apelación quedará en suspenso la resolución emitida por el Director Ejecutivo, hasta que la junta de Directores resuelva en definitiva dicho recurso.

De la resolución emitida por la Junta de Directores no habrá más recurso administrativo, dejando a salvo a las partes los recursos judiciales a que hubiere lugar. El Recurso de Apelación se presentará hasta haberse agotado el desarrollo del Recurso de Revisión o Revocatoria; y,

- c) Recurso de Hecho: Negada indebidamente la apelación por parte del Director Ejecutivo, podrá el peticionario recurrir de hecho ante la Junta de Directores dentro de los tres días de notificada la negativa de admisión del recurso.

SECCIÓN QUINTA

De la accesibilidad y Medios de Prueba

DE LA ACCESIBILIDAD Y MEDIOS DE PRUEBA

Art. 184.- Los inspectores de seguridad de aviación, seguridad aeroportuaria, inspectores de tránsito aéreo e inspectores de operaciones, de aeronavegabilidad y aviónica, designados por la Autoridad de Aviación Civil o por un organismo internacional reconocido así como los inspectores de ésta que hayan sido designados por la AAC; cuando en el ejercicio de sus funciones para reforzar la seguridad de la aviación, certifiquen, vigilen, inspeccionen, o realicen investigaciones de acuerdo a lo previsto en las regulaciones nacionales de la AAC, como en las regulaciones internacionales sobre la materia, tendrán autoridad para acceder de forma inmediata a los aeródromos, aeropuertos, helipuertos nacionales e internacionales que operen en nuestro país; así como a los lugares de trabajo de los poseedores de Permisos de Operación, y de Certificados de Operador Aéreo, incluyendo disposiciones emanadas por la Autoridad de Aviación Civil, así como a los edificios, aeronaves, archivos, manuales, documentos, y todo lo relacionado al cumplimiento y verificación de los estándares establecidos.

Los inspectores estarán autorizados para conducir cada prueba o inspección necesaria para determinar si el conocimiento, habilidad o procedimiento de operación, de las personas naturales o jurídicas cumplen con lo establecido en la presente Ley. Los inspectores tendrán que estar plenamente identificados

con su credencial.

La AAC dispondrá de los medios necesarios para comprobar las infracciones legales, para lo cual ordenará los exámenes y pruebas técnicas, a fin de determinar con mayor exactitud tales hechos.

Para el cumplimiento de esta Ley, la AAC podrá suspender las operaciones en los aeródromos, helipuertos o aeropuertos internacionales que operen en nuestro país, así como también las de un poseedor de Certificado de Operador Aéreo o Permiso de Operación; imponer una amonestación administrativa, una orden para corregir cada discrepancia o irregularidad que no cumpla con las regulaciones iniciales de certificación, requerimiento para obtener un certificado, especificaciones de operación y cualquier otro requerimiento para obtener una autorización ante la Autoridad de Aviación Civil; o el incumplimiento de una sanción en el tiempo estipulado que conlleve a tomar otras acciones para que ésta se cumpla.

CAPÍTULO XXI DE LA RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y DE LA PRESCRIPCIÓN

RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

Art. 185.- La AAC dirimirá conflictos que en materia aeronáutica puedan presentarse entre dos o más partes, de acuerdo a los principios y dentro de los plazos establecidos en la presente Ley.

GARANTÍA DE AUDIENCIA

Art. 186.- Cuando se trate de queja o de solución de conflictos, o cuando la naturaleza del procedimiento lo exija, se concederá al supuesto infractor o a las partes en conflicto, según sea el caso, una audiencia por el plazo de diez días, salvo que esta Ley u otras disposiciones legales señalen un plazo diferente.

COMPUTO DE PLAZOS

Art. 187.- Los actos deberán realizarse en los plazos establecidos y se contarán en días hábiles, siendo aquellos perentorios e improrrogables, salvo causa justificada.

NOTIFICACIÓN

Art. 188.- La notificación de cualquier resolución se hará personalmente a las partes o por medio de sus representantes legales o apoderados acreditados en el RAS.

PRESCRIPCIÓN

Art. 189.- Las acciones para reclamar los créditos privilegiados, reconocidos en esta Ley, prescribirán en el término de un año. El término corre desde el momento en que tales derechos sean exigibles.

Las demás acciones para reclamar los otros derechos reconocidos por esta Ley, prescribirán a los dos años, contados a partir del momento en que los mismos resulten exigibles.

CAPÍTULO XXII
INFRACCIONES Y SANCIONES

FACULTAD DE SANCIONAR

Art. 190.- La AAC deberá de conocer y sancionar las infracciones a esta ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

SANCIONES

Art. 191.- Las infracciones a la presente Ley, sus Reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la AAC, dependiendo de su gravedad, con:

1. Apercibimiento;
2. Multa;
3. Suspensión e inhabilitación temporal;
4. Cancelación; y,
5. Eliminación, destrucción e inhabilitación de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

MULTAS

Artículo 192.- Las multas no serán menores de cien ni mayores de sesenta mil dólares de los Estados Unidos de América, dependiendo de la gravedad de la infracción y o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se impondrán sin que las infracciones sean exclusivas y limitativas, de la siguiente manera:

1. De 48,000.01 a 60,000 dólares de los Estados Unidos de América de Giro, a las empresas de transporte aéreo, por:
 - a) Registrar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados;
 - b) Negarse a transportar, persona o carga, sin razón justificable para ello;
 - c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público;
 - d) No efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo;

-
- e) No seguir las rutas aéreas ni aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y el plan de vuelo;
 - f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios;
 - g) Realizar operaciones de transporte aéreo sin contar con la autorización respectiva;
 - h) Operar sin el Certificado de Operador Aéreo;
 - i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con aeronaves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad;
 - j) No contar con la documentación nacional e internacional, requerida a bordo de la aeronave;
 - k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado;
 - l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de aeronave de acuerdo al fabricante;
 - m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la aeronave de acuerdo al fabricante;
 - n) Despachar aeronaves con información falsa o alterada de una reparación;
 - o) No hacer del conocimiento de las autoridades competentes del área y a la AAC, en forma inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves;
 - p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos; y,
 - q) Operar sin seguros vigentes.
2. De 36,000.01 a 48,000 dólares de los Estados Unidos de América, a las empresas de transporte aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual, por:
- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula;
 - b) Operar sin Certificado de Aeronavegabilidad y Matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos; y,
 - c) Permitir que aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y de la habilitación correspondiente.

-
3. De 10,000.01 a 36,000.00 dólares de los Estados Unidos de América, a las empresa de transporte aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual, por:
- a) Alterar las marcas de nacionalidad o matrícula;
 - b) Matricular una aeronave en Registro Extranjero, sin haber previamente cancelado la matrícula salvadoreña;
 - c) Ordenar a la tripulación a realizar actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones;
 - d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones;
 - e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos;
 - f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas; y,
 - g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.
4. De 5,000.01 a 10,000.00 dólares de los Estados Unidos de América, a los miembros de la tripulación de una aeronave, por:
- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables;
 - b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente;
 - c) Desobedecer las órdenes que reciba con respecto al tráfico aéreo;
 - d) Permitir a cualquier persona que no sea parte de la tripulación tomar parte en las operaciones de vuelo;
 - e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo;
 - f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas;
 - g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva;

-
- h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave objetos o lastres; e,
 - i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.
5. De 2,500.01 a 5,000.00 dólares de los Estados Unidos de América, a los miembros de la tripulación de aeronave, por:
- a) No aterrizar en los aeródromos especificados en el Permiso de Operación;
 - b) No permitir el libre acceso a los inspectores previamente identificados para efectuar las inspecciones de las aeronaves, tripulaciones y documentos;
 - c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionarle datos falsos; y,
 - d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de tránsito aéreo.
6. De 1,000.01 a 2,500.00 dólares de los Estados Unidos de América, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios y desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:
- a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice para operar;
 - b) Emplear personal que no esté debidamente calificado;
 - c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva;
 - d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas;
 - e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados;
 - f) No contar con los manuales completos hasta su última revisión;
 - g) No contar con equipo contra incendios de conformidad a las regulaciones respectivas;
 - h) No realizar las reparaciones correspondientes de conformidad con las recomendaciones del fabricante;
 - i) No contar con los seguros respectivos;
 - j) Emplear equipo en malas condiciones;

-
- k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio;
 - l) Utilizar vehículos sin el instrumental requerido en materia de seguridad operacional aérea; y,
 - m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.
7. La AAC impondrá multas de 100.00 a 1,000.00 dólares de los Estados Unidos de América, a quien:
- a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas;
 - b) Sin autorización se suprimiere señales aeronáuticas;
 - c) Omitiere efectuar las señales de comunicaciones debidas;
 - d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas;
 - e) Colocarse obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón; y,
 - f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

SUSPENSIONES E INHABILITACIONES TEMPORALES

Art. 193.- La suspensiones e inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta cuatro años. De reincidirse, si la infracción se considerare grave, podrá imponérsele multa en forma simultánea.

CANCELACIONES

Art. 194.- La cancelación de la licencia, de un certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la AAC, se impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la infracción, independientemente de la multa correspondiente.

MEDIDAS CORRECTIVAS O PREVENTIVAS

Art. 195.- La AAC deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos pongan en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo del vuelo de la aeronave.

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

INFRACCIONES NO ESPECÍFICAS

Art. 196.- Las infracciones a la presente Ley, sus Reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionadas de conformidad, a la gravedad de la misma.

Para estos efectos la AAC, en la determinación del monto de la multa deberá tomar en cuenta la naturaleza, consecuencias y gravedad de la violación cometida, el grado de culpabilidad, el expediente de infracciones cometidas con anterioridad, y las inhabilitaciones para conducir operaciones de navegación aérea.

CANCELACIÓN DE MULTAS

Art. 197.- Las multas deberá pagarse en la AAC, dentro del plazo de cinco días contados a partir del día siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

INTERESES MORATORIOS

Art. 198.- Por cada día de atraso después del período expresado en el artículo anterior, el sancionado deberá pagar un interés moratorio equivalente al 3% mensual.

De no hacerse efectiva la multa, al ser requerida, la AAC podrá a su elección deducir el monto de la garantía que le ha sido presentada, si fuere el caso; o suspender o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada por la AAC, que lo habilite para la prestación del servicio.

Transcurrido el término establecido para el pago de la multa y ésta no haya sido cancelada, el Director Ejecutivo de la AAC solicitará al Fiscal General de la República hacer efectiva por la vía ejecutiva los respectivos adeudos. Para tal fin, la certificación de la resolución tendrá fuerza ejecutiva, a la cual se le adjuntará constancia de que a la fecha el pago se ha efectuado.

ADECUACIÓN DE LAS SANCIONES Y MULTAS

Art. 199.- La Autoridad de Aviación Civil podrá ajustar el monto de las multas en períodos no mayores de cuatro años, considerando costos incrementales largo plazo y ajustes en función del índice inflacionario. La AAC, a través del Ministerio del Organismo Ejecutivo responsable del sector transporte, deberá enviar dichos ajustes a la aprobación de la Asamblea Legislativa.

RESGUARDO DE ARCHIVOS Y EXPEDIENTES

Art. 200.- Cualquier operador, oficial, agente, empleado o representante de éste, que con pleno conocimiento y de manera intencionada evite o se niegue a hacer un reporte a la Autoridad de Aviación Civil, como lo establece esta ley, o no elabore o se niegue a preservar o mantener estados de cuentas, expedientes y memorandos en la forma prescrita o aprobada por la AAC, o mutile, altere dichos estados de cuentas, expedientes, memorandos o archivos, o falsifique estados de cuentas, expedientes o memorandos; será culpable de delito y deberá pagar una multa que no excederá los límites establecidos por esta ley, no obstante lo establecido en el Código Penal vigente.

NEGACIÓN A TESTIFICAR O A PRESENTAR DOCUMENTOS

Art. 201.- Cualquier persona que se niegue a testificar o a contestar un interrogatorio legal o a presentar documentos o a atender una citación u otro requerimiento legal del Director Ejecutivo, se presumirá su participación en el hecho que se investigue y será multado con una cantidad que no excederá los límites establecidos en esta Ley.

PIRATERÍA AÉREA

Art. 202.- Cualquier persona que cometa o intente cometer un acto de piratería contra una aeronave será penada de acuerdo a lo establecido en el Código Penal.

INTERFERENCIA A MIEMBROS DE TRIPULACIÓN

Art. 203.- Cualquier persona que abordo de una aeronave de matrícula extranjera dentro del territorio nacional o de aeronaves nacionales, que interfiera con el trabajo de cualquier miembro de tripulación o auxiliares de cabina o disminuya la capacidad de éstos para desarrollar sus funciones y que además en dicha interferencia use cualquier tipo de arma que ponga en juego la seguridad del vuelo, será penada de acuerdo a lo establecido en el Código Penal.

ARMAS Y EXPLOSIVOS A BORDO DE LAS AERONAVES

Art. 204.- Cualquier persona o grupo de personas que lleven o intente llevar en su persona o en sus efectos personales cualquier artefacto o instrumento que pueda ser considerado como arma y que se pueda tener acceso a poder hacer uso del mismo mientras se encuentre a bordo de una aeronave, sea que ésta esté en tierra o en vuelo; o que haya colocado o intente colocar a bordo de la misma artefactos, dispositivos o materiales explosivos, o sustancias incendiarias o similares; será considerada violatoria de la Ley, y será penada de acuerdo a lo establecido en el Código Penal.

Esta sección no será aplicable a:

- a) Los oficiales de la Ley quienes en el cumplimiento de sus funciones lleven armas abordo de las aeronaves, y que hayan sido previamente autorizados por la AAC; y,
- b) Las personas que transporten armas en el equipaje y que éstas se encuentren no accesibles a los pasajeros en vuelo, siempre que el transporte de las mismas haya sido declarado previamente al operador.

INTERFERENCIA CON LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES

Art. 205.- Cualquier persona que intencionalmente atente o actúe sin el debido cuidado de la seguridad de las personas o interfiera con la operación segura de una aeronave, será considerada una grave violación a las leyes y será penado de acuerdo al Código Penal.

PROVEER INFORMACIÓN FALSA

Art. 206.- Cualquier persona que con pleno conocimiento provea información falsa concerniente

a un intento realizado o por realizar que conlleve a un acto criminal, será considerada violatoria de esta Ley, y se le impondrá una multa que no excederá los límites establecidos en la misma. Dicha persona quedará sujeta a lo establecido en el Código Penal.

REMOCIÓN DE PARTES DE AERONAVES INVOLUCRADAS EN INCIDENTES O ACCIDENTES

Art. 207.- Cualquier persona que con pleno conocimiento o sin autoridad alguna, remueva o retenga cualquier parte de una aeronave civil involucrada en un accidente o incidente, o contra una propiedad que se encontraba a bordo de la aeronave al momento de los mismos, quedará sujeta a lo establecido en el Código Penal.

FUERZA PÚBLICA

Art. 208.- En el ejercicio de las facultades que le otorga esta Ley, la AAC podrá requerir el auxilio de la Fuerza Pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

PROCESOS JUDICIALES Y MEDIDAS CAUTELARES

Art. 209.- La autoridad policial o judicial que intervenga en toda investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o alguna actividad aeronáutica, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la AAC, siempre y cuando no se ponga en riesgo la confidencialidad de los mismos.

ENVÍO DE LA INFORMACIÓN

Art. 210.- Si durante la investigación de un accidente o una infracción a las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y regulaciones, la AAC determinara la comisión de la infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio a la autoridad competente.

CAPÍTULO XXIII

SECCIÓN PRIMERA Disposiciones Finales

RETENCIÓN DE AERONAVES

Art. 211.- En caso de violación a las Leyes, a los reglamentos, a las regulaciones aéreas y de tráfico aéreo, por razones de seguridad aérea la AAC podrá retener aeronaves, mientras se realizan las investigaciones pertinentes.

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AEREA

Art. 212.- La prestación de los servicios de navegación aérea, en lo que respecta a los servicios de control de tránsito aéreo por debajo de los 19,000 pies, será responsabilidad del Estado.

SECCIÓN SEGUNDA

Transitorios

ASIGNACIÓN INICIAL

Art. 213.- Para iniciar el funcionamiento de la AAC, autorizase al Ministerio de Hacienda transferir a la constitución de ésta, la cantidad de tres millones de colones. Dicha cantidad constituirá el patrimonio inicial de la referida institución.

FUERZA LABORAL

Art. 214.- La AAC con el propósito de garantizar su efectivo funcionamiento, dentro de su competencia; podrá absorber el personal de la DGTA que estime necesario.

El personal de la DGTA que no sea absorbido por la AAC, tendrá que ser indemnizado por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, de conformidad a las leyes vigentes que rigen sobre la materia.

TRANSFERENCIA DE BIENES A LA AAC

Art. 215.- El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano deberá transferir a la AAC los bienes que estime necesarios y que garanticen su adecuado funcionamiento.

CONSTITUCIÓN DE LA JUNTA DE DIRECTORES

Art. 216.- La Junta de Directores deberá ser constituida dentro del plazo de treinta días posteriores a la fecha de entrada en vigencia de esta Ley.

NOMBRA MIENTO DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Art. 217.- El primer Director Ejecutivo de la AAC será nombrado por el Presidente de la República. Los requisitos y la vigencia del cargo estarán sujetas a lo dispuesto en la presente Ley en los artículos 13 y 16 respectivamente.

LIBRE COMPETENCIA

Art. 218.- DEROGADO POR D.L. No. 528/04.

SECCIÓN TERCERA

Vigencia de Reglamentos

VIGENCIA DE REGLAMENTOS

Art. 219.- Los Reglamentos de la presente Ley deberán ser aprobados por el Presidente de la República en un plazo máximo de 180 días calendario posteriores a su puesta en vigencia; en el entendido

que mientras no se emitan los nuevos Reglamentos, continuarán vigentes los siguientes:

- a) Reglamento de Aviación Agrícola;
- b) Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico;
- c) Reglamento de Marcas de Nacionalidad y Matrículas de Aeronaves Civiles;
- d) Reglamento de Tránsito Aéreo;
- e) Reglamento de Registro Aeronáutico Salvadoreño;
- f) Reglamento de Tarifas para el Cobro de los Servicios Prestados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, Servicios Aeroportuarios y Aéreas Utilizadas en el Aeropuerto Internacional de Ilopango; y,
- g) Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica.

DEROGACIONES

DEROGACIONES

Art. 220.- Derógase la Ley de Aeronáutica Civil emitida mediante Decreto Legislativo No. 584 de fecha 22 de abril de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 92, Tomo 343, del 20 de mayo de 1999 y el Reglamento del Aeropuerto de Ilopango, emitido por Decreto No. 23 del Poder Ejecutivo del 14 de febrero de 1957 y publicado en el Diario Oficial No. 40, Tomo 174 del 27 del mismo mes y año.

Igualmente se deroga el Artículo 4 literal h) de la Ley para la Construcción, Administración y Operación del nuevo Aeropuerto Internacional de El Salvador, emitida mediante Decreto Legislativo No. 600 de fecha de 16 de mayo de 1974, publicado en el Diario Oficial No. 105, Tomo 243 del 7 de junio de 1974, y sus reformas posteriores. Así como, los literales "b" y "c" del Artículo 7 de esa Ley.

También se derogan cualesquier otros Decretos y Reglamentos que contraríen a la presente Ley.

ESPECIALIDAD

ESPECIALIDAD

Art. 221.- Esta Ley por su carácter especial prevalecerá sobre cualquier otra que la contraríe.

VIGENCIA DE LA LEY

VIGENCIA

Art. 222.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario

Oficial.

DADO EN EL SALÓN AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los dieciocho días del mes de octubre del año dos mil uno.

WALTER RENÉ ARAUJO MORALES,
PRESIDENTE.

CIRO CRUZ ZEPEDA PEÑA,
VICEPRESIDENTE.

JULIO ANTONIO GAMERO QUINTANILLA,
VICEPRESIDENTE.

CARMEN ELENA CALDERÓN DE ESCALÓN,
SECRETARIA.

JOSÉ RAFAEL MACHUCA ZELAYA,
SECRETARIO.

ALFONSO ARÍSTIDES ALVARENGA,
SECRETARIO.

WILLIAM RIZZIERY PICHINTE,
SECRETARIO.

RUBÉN ORELLANA,
SECRETARIO

AGUSTÍN DÍAZ SARAIVIA,
SECRETARIO.

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los diecinueve días del mes de octubre del año dos mil uno.

PUBLÍQUESE,

Francisco Guillermo Flores Pérez,
Presidente de la República.

José Angel Quiros Noltenius,
Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda
y Desarrollo Urbano.

D. O. N° 198
Tomo N° 353
Fecha: 19 de octubre de 2001

REFORMAS:

- (1) D. L. No. 927, 20 DE DICIEMBRE DE 2005;
D. O. No. 22, T. 370, 1 DE FEBRERO DE 2005.
- (2) D. L. No. 98, 18 DE AGOSTO DE 2012;
D. O. No. 154, T. 396, 22 DE AGOSTO DE 2012. (DECLARADO INCONSTITUCIONAL)

- (3) D. L. No. 509, 10 DE OCTUBRE DE 2013;
D. O. No. 210, T. 401, 11 DE NOVIEMBRE DE 2013.
- (4) D. L. No. 43, 4 DE JUNIO DE 2021;
D. O. No. 107, T. 431, 5 DE JUNIO DE 2021.

DEROGATORIA PARCIAL:

D. L. No. 528, 25 DE NOVIEMBRE DE 2004;
D. O. No. 240, T. 365, 23 DE DICIEMBRE DE 2004.

INCONSTITUCIONALIDADES:

***LA SALA DE LO CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, POR MEDIO DE SENTENCIA NO. 67-2014, PUBLICADA EN EL D. O. NO. 219, T. 413, DEL 24 DE NOVIEMBRE DE 2016, DECLARA INCONSTITUCIONAL EL D. L. NO. 98/2012, QUE REFORMA Inc. 1° NUMERAL 3) DEL Art. 8, DE LA LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL, EN RAZÓN DE QUE ESTA REFORMA SE HIZO CON DISPENSA DE TRÁMITE, SIN QUE EL PLENO LEGISLATIVO HAYA ADUCIDO RAZÓN ALGUNA PARA JUSTIFICAR LA URGENCIA EN LA APROBACIÓN DE LA MISMA, LO CUAL CONTRAVIENE EL CONTENIDO DEL Art. 135 Inc. 1° Cn. (JQ/27/01/17)**
El Art. 8 inciso 1°, numeral 3 fue reformado posteriormente por D. L. No. 43/21.

****LA SALA DE LO CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, POR MEDIO DE SENTENCIA NO. 65-2015, PUBLICADA EN EL D. O. NO. 142, T. 420, DEL 31 DE JULIO DE 2018, DECLARA INCONSTITUCIONAL DE UN MODO GENERAL Y OBLIGATORIO, EL Art. 20, Inc. 2° DE LA LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL, LA RAZÓN ES QUE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA INFRINGIÓ EL PRINCIPIO DE RESERVA DE LEY TRIBUTARIA (Art. 131 Ord. 6° Cn.), AL OTORGAR COMPETENCIA A UNA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA PARA CREAR LAS TASAS ALCANCE NACIONAL, Y DECLÁRASE INCONSTITUCIONAL POR CONEXIÓN, EL Art. 20, Inc. 3°, DE LA LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL, PORQUE DICHA DISPOSICIÓN TENÍA LA FUNCIÓN INSTRUMENTAL DE DETERMINAR EL ÁMBITO TEMPORAL DE VALIDEZ DE LOS COBROS CREADOS POR AL AAC, LOS CUALES SE HAN DECLARADO INCONSTITUCIONAL. (Se difieren los efectos de la presente Sentencia, a fin de que la Asamblea Legislativa en el plazo de seis meses, establezca el costo de los servicios que presta la Autoridad de Aviación Civil) (SP/11/09/18)**

DISPOSICIÓN RELACIONADA:

LEY ESPECIAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS TARIFAS QUE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL COBRARÁ POR LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS.

D. L. No. 420, 12 DE SEPTIEMBRE DE 2019,
D. O. No. 184, T. 425, 2 DE OCTUBRE DE 2019.

LM/ngcl
06/03/06

SV
10/09/12

JQ
06/12/13

JQ
27/01/17

SP
11/09/18

SV
25/11/19

SV
15/06/21