



**GOBIERNO
DE EL SALVADOR**



0000069

www.aac.gob.sv;

Kilómetro 9 ½, Carretera Panamericana, Ilopango
San Salvador, El Salvador, C.A.
Teléfono: (503) 2565- 4400; 2565-4410

**AAC-GL-175-2018-DE-RES
REF. AAC-04-GL-2018**

EN LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL, CIUDAD DE ILOPANGO, DEPARTAMENTO DE SAN SALVADOR: A las ocho horas con treinta minutos del día veintiocho de septiembre del dos mil dieciocho.

El presente Procedimiento Administrativo Sancionatorio ha sido instruido en contra de la COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), como explotador y operador de Aeródromo del Aeropuerto Internacional de Ilopango (MSSS), por supuestas infracciones a lo establecido en los artículos cuarenta y seis, ciento noventa y uno, ciento noventa y dos numeral seis, literales a), b) y c) de la Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), Artículos trescientos noventa y uno y trescientos noventa y dos del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC LPTA "Regulación sobre Licencias al Personal Técnico Aeronáutico" apartados 050, 2850 y 2950, RAC ATS "Regulación de los Servicios de Tránsito Aéreo, en su apartado RAC-ATS-200 "Portación de Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo y Certificado Médico" y RAC MED 3.105 "Período de Validez de los Certificados Médicos; **ESTA AUTORIDAD HACE LAS CONSIDERACIONES SIGUIENTES:**

I. RELACION DE LOS HECHOS:

Según informe contenido en memorando referencia VSO/SNA-MO17-2018, de fecha cinco de junio del dos mil dieciocho, emitido por el Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Servicios de Navegación Aérea (VSO/SNA) de esta Autoridad, en el cual señala que en la inspección realizada en el periodo del veintiocho al treinta y uno de mayo del corriente año a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) como explotador y operador del aeródromo en el MSSS, se evidenciaron las siguientes no conformidades: **1) Se emplea personal no certificado para ejercer funciones de AIS/NOTAM, 2) Se detectó personal ejerciendo sus labores con certificado médico vencido y 3) Se evidenció que el día treinta y uno de mayo del corriente año se programó el cierre de la pista 15/33 del Aeropuerto Internacional de Ilopango desde las diecinueve horas hasta las veintidós horas, sin solicitar autorización a esta Autoridad. Siendo estas infracciones reconocidas y establecidas en la LOAC, su Reglamento Técnico y demás Regulaciones aplicables.**



Ante las infracciones señaladas, y por medio de resolución AAC-GL-113-2018-DE-RES referencia AAC-04-GL-2018, emitida el día trece de julio del dos mil dieciocho, se inició el Procedimiento Administrativo Sancionatorio contra la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), la cual fue notificada el día diecisiete de julio del dos mil dieciocho, y se les concedieron diez días hábiles para presentar los alegatos que estimaran y consideraran convenientes.

Mediante escrito de fecha treinta de julio del dos mil dieciocho, suscrito por el
de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), quien tiene facultades para ser parte en el presente proceso, expone los siguientes alegatos identificados en los numerales 1, 2 y 3 de los cuales se resalta lo siguiente:

“En relación a la consideración del numeral 1) “Se emplea personal no certificado para ejercer funciones de AIS/NOTAM. Es importante hacer notar que la RAC LPTA del 28 de abril de 2017, incluye los requisitos de competencia lingüística de nivel cuatro para el personal AIS y MET, incluyendo cursos adicionales que deben completar exámenes y “OJT” para poder mantener la licencia y conseguir las habilitaciones.”, agrega también que: “Al derogar la LPTA 2016, el personal de Ilopango, solamente conto con un año para actualizarse, tomando los cursos requeridos y alcanzando el nivel cuatro en lingüística, revalidando así sus respectivas licencias AIS/ARO”. Hace relación también a lo siguiente: “En lo relacionado a la habilitación AIS/NOTAM, la nueva RAC LPTA del año 2017 establece requerimientos de contar con seis meses de experiencia previo a la presentación de la solicitud de una habilitación; además se requiere contar con personal capacitado y autorizado para impartir el OJT para la habilitación AIS/NOTAM. Sin embargo, la AAC no ha establecido la metodología para impartir el OJT para alcanzar la habilitación correspondiente, baso esta realidad, ni CEPA ni la AAC poseen personas habilitadas para brindar o conducir el OJT al personal solicitante de una habilitación, razón que impide cumplir con la habilitación AIS/NOTAM establecida en la RAC LPTA”

Sobre este alegato, hace alusión que la administración del AILO ha realizado las gestiones pertinentes para alcanzar dicha habilitación, agregando además como anexo copia de escrito de fecha dieciocho de junio del dos mil dieciocho, referencia AILO-203/2018

por



el cual solicita se autorice y calendaricen exámenes para optar a las habilitaciones AIS/NOTAM y AIS /PUB para los oficiales AIS:

Por escrito referencia AAC-SDNA-VSO/SNA/AIS-064-2018, de fecha diecinueve de julio del dos mil dieciocho, se programó la evaluación teórica para la Habilitación AIS/NOTAM, en fechas treinta y treinta y uno de julio del presente año.

En atención a este examen se dio seguimiento a las evaluaciones realizadas con la Subdirección de Navegación Aérea y el Departamento VSO de esta Autoridad constatando por medio de escrito de fecha dieciocho de septiembre del presente año, referencia AAC-SDNA-VSO/SNA/AIS-084-EXT-2018, notificado a CEPA el veinte de septiembre del 2018 y

en el cual se remite resultado final de las evaluaciones realizadas al personal AIS/ARO: obteniendo una nota final de 7.0 aprobado, y una nota final de 6.0 reprobando así dicha evaluación; en virtud de ello se puede comprobar que la Autoridad de Aviación Civil posee personal, metodología, infraestructura y demás requisitos para llevar acabo evaluaciones a personas que deseen obtener la habilitación AIS/NOTAM, con lo cual se desestima el argumento de CEPA en cuanto a que la AAC no ha establecido la metodología necesaria para impartir y alcanzar la habilitación correspondiente.

En cuanto a la afirmación que la autoridad no ha establecido la metodología para impartir el proceso de formación OJT, de acuerdo a la RAC LPTA "Regulación sobre Licencias al Personal Técnico Aeronáutico", en su apartado RAC LPTA 095 "Requisitos para la Autorización de Instructor en el Puesto de Trabajo" establece lo siguiente: *"El personal técnico aeronáutico para los servicios auxiliares de navegación aérea podrá recibir una autorización para instructor en el puesto de trabajo, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos: a) Ser poseedor de la licencia con la habilitación apropiada con respecto a la instrucción para el cual se busca la autorización; b) Poseer un minino de 5 años de experiencia en el puesto de trabajo donde se autorizará para impartir la instrucción; c) Tener aprobado un curso de instructor; d) En el caso de un controlador de tránsito aéreo debe tener aprobado un curso de IPPT (Instrucción práctica en el puesto de trabajo); e) Cualquier otro requisito que la AAC le requiera."*



Así mismo se hace necesario destacar y aclarar que en el escrito de fecha dieciocho de septiembre del presente año, referencia AAC-SDNA-VSO/SNA/AIS-084-EXT-2018 se le hace del conocimiento a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), que la Jefatura del AILO debe de desarrollar un Plan de Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT). El cual debe de ser presentado a la AAC para su aprobación, posterior a su cumplimiento la AAC por medio de un Inspector AIS coordinara y asignara las fechas y horas para la realización de las evaluaciones prácticas en ambiente real y simulado a cada uno de los aspirantes que hayan aprobado el examen teórico y finalizado el OJT. Por lo que se DESESTIMA por completo lo relacionado al alegato número 1. Dado que esta Autoridad exige los requisitos de cumplimiento para cada habilitación amparado Legalmente en la LOAC, su Reglamento Técnico y Regulaciones aplicables.

En cuanto a la relación que hace de la consideración del numeral 2) "Se detectó personal ejerciendo sus labores con certificado vencido" presenta como alegato lo siguiente: "En el informe presentado por el Jefe del departamento VSO/SNA de la AAC, manifestó que detectó

se encontraba ejerciendo funciones de controladora ATS con su certificado médico vencido. Sobre este punto, se le pregunto sobre esa situación manifestando que ella se había presentado ante el efecto de realizar su renovación de certificado y fue de esta manera que la Autoridad se enteró del vencimiento de su certificado médico". Agrega también que: "... se le consultó la razón por la cual no había informado a la administración del AILO sobre el vencimiento de su certificado médico, a lo cual manifestó que fue por razones personales... se aclara que a la fecha se encuentra laborando como controladora ATS con certificado médico vigente... para evitar que en un futuro esta situación se repita, se ha elaborado un documento donde se lleva el control del estado de las habilitaciones, certificados médicos y licencias del personal ATS del AILO.

En relación a este alegato cabe mencionar que en la **Regulación de los Servicios de Tránsito Aéreo RAC ATS**, en su apartado **RAC-ATS.200 "Portación de Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo y Certificado Médico"** exige lo siguiente: "El proveedor de los servicios de tránsito aéreo debe de cerciorarse que los controladores de tránsito aéreo, durante la prestación de los servicios de Control de Tránsito Aéreo, porten consigo en un lugar visible su respectiva licencia y certificado médico clase II vigentes." Por lo que no es procedente admitir dicho alegato debido a que la Administración del AILO y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) deben tener un control



permanente sobre la portación y vigencia de licencia y certificado médico del personal bajo su mando, lo que denota que no mantiene un estricto control sobre ellos incumpliendo así la regulación antes mencionada, de igual forma entre las razones personales que CEPA alegó se encuentra una incapacidad médica, al revisar esta incapacidad detecta que es de fecha diecisiete de abril del dos mil dieciocho, en el cual se le dieron quince días de incapacidad, y su certificado médico había vencido el día treinta de enero del dos mil dieciocho, transcurriendo tres meses al momento de su incapacidad con el certificado médico vencido, el cual fue renovado hasta el uno de junio del dos mil dieciocho, por lo que en el mes de mayo previo a la renovación de igual forma laboró con el mismo vencido, por lo tanto las razones personales alegadas no son una justificación válida para respaldar la falta de renovación de certificado médico en el tiempo correspondiente.

En relación a la discrepancia contenida en numeral 3; la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma alegó lo siguiente: *"Se evidencio que el 31 de mayo de 2018 se programó cierre de la pista 15/33 desde las 19:00 a las 22:00 horas, sin solicitar permiso a la AAC."* por lo que agrega también que: *"el Art. 14 numeral 28 de la LOAC, establece como atribuciones del Director Ejecutivo disponer el cierre parcial o total de aeródromos civiles y helipuertos cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas. La disposición antes citada, es totalmente coherente con la facultad punitiva del Estado a efectos de salvaguardar, en este caso, la vida de los pilotos, pasajeros, etc.; sin embargo, literalmente establece que cuando no cumpla las condiciones de seguridad para las operaciones, entendiéndose solamente este caso el director ejecutivo de oficio podrá ordenarlo"*. Sobre esto se hace un análisis del artículo 14 numeral 28 de la LOAC, haciendo una errónea interpretación, al establecer que el Director Ejecutivo tiene la facultad de ordenar de oficio el cierre, únicamente en el caso que no se cumplan las condiciones de seguridad de las operaciones; al respecto se retoma el contenido del artículo catorce de la LOAC que establece que corresponde al Director Ejecutivo: numeral diecisiete: "Supervisar el funcionamiento de los aeródromos civiles y helipuertos civiles; así como el cumplimiento de lo estipulado en el respectivo Permiso de Operación, esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones." (subrayado nuestro.) Por lo que es la obligación informar todo lo relacionado al funcionamiento del Aeropuerto Internacional de Ilopango.



Que por medio de resolución AAC-GL-139-2018-DE-RES Referencia AAC-04-GL-2018, de fecha ocho de agosto del dos mil dieciocho, se abrió a prueba el proceso administrativo sancionatorio por un plazo de ocho días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución, la cual fue notificada en la Presidencia de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma a las nueve horas con treinta minutos el día diez de agosto del corriente año. En la fase probatoria, se recibió escrito de fecha veintidós de agosto del dos mil dieciocho,

, actuando como Jefe del Aeródromo del AILO.

Sobre la prueba en escrito de fecha treinta de agosto del dos mil dieciocho, AAC-GL-158-2018-DE-RES Ref.: AAC-04-GL-2018, notificado en la Presidencia de CEPA el día tres de septiembre del dos mil dieciocho, se le hizo la prevención que previo a admitir las pruebas presentadas debía establecerse la Legitimación Procesal del para intervenir en el Procedimiento Administrativo Sancionatorio, concediéndosele cinco días hábiles para subsanar tal prevención, lo cual transcurrido esos cinco días, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma no estableció la legitimación procesal Por tanto, dicha prueba no fue admitida.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

El artículo catorce, numeral cuarenta y nueve de la Ley Orgánica de Aviación Civil, establece que corresponde al Director Ejecutivo: *Aplicar las sanciones correspondientes a los incumplimientos de lo establecido en la presente ley, reglamentos, regulaciones, tratados, y convenios vigentes.*

El artículo cuarenta y seis de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece que: *"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."*



El artículo ciento noventa y uno de la Ley Orgánica de Aviación Civil señala: Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la AAC, dependiendo de su gravedad, tales como: 1) **Apercibimiento** y 2) **Multa**.

El artículo ciento noventa y dos, Numeral seis, literales a), b) y c) de la ley Orgánica de Aviación Civil, específicamente establece las multas podrán ser 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 y c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.

Que el Artículo trescientos noventa y uno del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece que: *"El explotador de aeródromo deberá cumplir con lo establecido en la Ley Orgánica de Aviación Civil, este reglamento y sus regulaciones..."*

El Artículo trescientos noventa y dos del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece que: *"El operador del aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado e idóneo para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo."*

Que de conformidad a la RAC LPTA "Regulación sobre Licencias al Personal Técnico Aeronáutico", en el apartado RAC LPTA 2850 "Categorías de Habilitaciones de Técnico Especialista AIS" establece las habilitaciones correspondientes para ejercer sus funciones como AIS de la siguiente manera: 1. Especialista AIS Aeródromo (AIS/ARO). 2. Especialista AIS Documentación Integrada (AIS/PUB). 3. Especialista AIS Cartografía Aeronáutica (AIS/MAP). 4. Especialista AIS NOTAM (AIS/NOTAM).

En la misma Regulación en el Apartado RAC LPTA 2950. "De la Expedición Simultanea de Dos Habilitaciones de Técnico Especialista AIS" se establece lo siguiente: *"Cuando se soliciten simultáneamente dos habilitaciones de técnico especialista AIS la AAC, determinara los requisitos pertinentes basándose en los requisitos de cada habilitación. Estos requisitos no serán inferiores a los de la habilitación mayor exigida."* Asimismo, se relación lo siguiente con el apartado RAC LPTA 050 "De la Validez de las Licencias" en este apartado se expresa que: *"...El titular de una licencia o habilitación no debe hacer uso de las atribuciones otorgadas por esa licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos"*



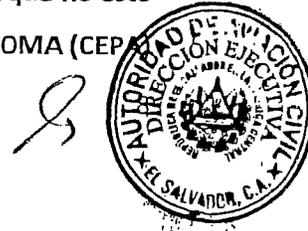
relativos a experiencia reciente establecidos en los procedimientos del Departamento de Licencia de la AAC.”

Que los Requisitos Médicos del Personal Técnico Aeronáutico RAC MED, en su apartado RAC MED 3.105 “Período de Validez de los Certificados Médicos” en el literal a) período de validez detalla que: “la validez del certificado médico inicia el día de la evaluación médica general inicial y expira el último día del mes correspondiente al período de su validez en acuerdo con los plazos.

Que en la Regulación de los Servicios de Tránsito Aéreo RAC ATS, en su apartado RAC-ATS-200 “Portación de Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo y Certificado Médico” exige lo siguiente: “El proveedor de los servicios de tránsito aéreo debe de cerciorarse que los controladores de tránsito aéreo, durante la prestación de los servicios de Control de Tránsito Aéreo, porten consigo en un lugar visible su respectiva licencia y certificado médico clase II vigentes.”

Asimismo, se advierte que la potestad sancionadora de la administración pública se encuentra contenida en el artículo catorce de la Constitución de la República de El Salvador: “(...) la autoridad administrativa podrá sancionar, mediante resolución o sentencia y previo el debido proceso, las contravenciones a las leyes, reglamentos u ordenanzas, (...)”

POR TANTO, con base a las consideraciones expuestas, y en virtud de lo dispuesto en el artículo catorce de la Constitución de la República de El Salvador; catorce numeral cuarenta y nueve, cuarenta y seis, ciento noventa y uno, ciento noventa y dos, numeral seis, literales a), b) y c) de la Ley Orgánica de Aviación Civil, artículos trescientos noventa y uno y trescientos noventa y dos del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC LPTA “Regulación sobre Licencias al Personal Técnico Aeronáutico” apartados 050, 2850 y 2950, RAC ATS “Regulación de los Servicios de Tránsito Aéreo, en su apartado RAC-ATS-200 “Portación de Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo y Certificado Médico” y RAC MED 3.105 “Período de Validez de los Certificados Médicos”; esta Autoridad **RESUELVE: 1) IMPONER** a la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)** la sanción de **APERIBIMIENTO** por el cierre de la pista 15/33 sin autorización. **2) IMPONER** a la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)** la Sanción de **MULTA** de **DOS MIL QUINIENTOS 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (\$2,500.00)** por a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice para operar. **3) IMPONER** a la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)** la Sanción de **MULTA** de **DOS MIL QUINIENTOS 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (\$2,500.00)** por b) Emplear personal que no esté debidamente calificado, y **4) IMPONER** a la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)**



la Sanción de **MULTA** de **DOS MIL QUINIENTOS 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (\$2,500.00)** por c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva todas establecidas en el artículo ciento noventa y dos, numeral seis, literales a), b) y c) de la Ley Orgánica de Aviación Civil, en virtud del incumplimiento a la LOAC, su Reglamento Técnico y las Regulaciones Aplicadas. 5) **ADVERTIR** que de acuerdo al artículo ciento noventa y siete de la Ley Orgánica de Aviación Civil, las multas deberán ser pagadas en la Autoridad de Aviación Civil 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. 6) La presente resolución se firma en dos ejemplares en original, de los cuales uno debe notificarse a la COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA) y otro para la Gerencia Legal de la AAC. 7) Remitir copia de esta Resolución a la Subdirección de Navegación Aérea, dependencia de la AAC, para los efectos legales consiguientes. **NOTIFÍQUESE.**



DIRECTOR EJECUTIVO
AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL



Visto bueno Gerencia Legal



