



**GOBIERNO
DE EL SALVADOR**



0000138

www.aac.gob.sv;

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

**AAC-GL-182-2018-DE-RES
REF. AAC-05-GL-2018**

EN LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL, CIUDAD DE ILOPANGO, DEPARTAMENTO DE SAN SALVADOR: A las nueve horas con quince minutos del día quince de octubre del dos mil dieciocho.

El Presente Procedimiento Administrativo Sancionatorio iniciado contra de la COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), como Explotador y Operador del Aeródromo del Aeropuerto Internacional de Ilopango, por supuestas infracciones a los artículos catorce numeral cuarenta y nueve, ciento ochenta y cuatro al ciento noventa y uno, ciento noventa y dos, numeral seis , literales d) y j), y numeral siete literal d) de la Ley Orgánica de Aviación Civil, artículos trescientos noventa y uno y trescientos noventa y dos, cuatrocientos diez, cuatrocientos cuarenta y nueve y cuatrocientos noventa y siete del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, CA al Apéndice 1 de la RAC AIS.245 Determinación del Personal Necesario, RAC ATS Apéndice 9 b) Determinación del Personal Necesario y Apéndice 11 de la RAC 03 MET; **ESTA AUTORIDAD HACE LAS CONSIDERACIONES SIGUIENTES:**

I. RELACION DE LOS HECHOS:

Según el informe contenido en el memorando **VSO/SNA-MO11-2018**, de fecha siete de mayo del presente año; emitido por el Jefe del Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Servicios de Navegación Aérea (VSO/SNA) de esta Autoridad, informa sobre el seguimiento dado a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) como explotador y operador de Aeropuerto Internacional de Ilopango, destacando que desde el año dos mil quince se ha ejecutado cada año el plan de vigilancia en los Servicios de Navegación Aérea, específicamente en las áreas AIS, ATS y MET. Como resultado de dicho plan de vigilancia a la fecha se han encontrado las siguientes No conformidades: **1.** Falta de personal en las áreas de AIS, ATS y MET, **2.** Las instalaciones y equipos no son los adecuados para operar como administrador de aeródromos. **3.** Se detectan interferencias en las comunicaciones aeronáuticas, que ponen en riesgo la seguridad operacional.

Ante las infracciones anteriormente señaladas, mediante resolución **AAC-GL-114-2018-DE-RES** referencia **AAC-05-GL-2018**, emitida el día trece de julio del dos mil dieciocho, se inició



Procedimiento Administrativo Sancionatorio contra la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), la cual fue notificada el día diecisiete de julio del dos mil dieciocho, y al mismo tiempo se le concedieron diez días hábiles para presentar los alegatos que estimaran y consideraran convenientes.

Mediante escrito de fecha treinta de julio del dos mil dieciocho, referencia PRE-EXT-91/2018, suscrito por _____ 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:

1. *“En relación a la No Conformidad número 1: Falta de personal en el área de Servicios de Información Aeronáutica (AIS), Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios de Meteorología (MET).*

A partir de mayo 2004, en la sesión No. 42 de Consejo de Ministros se acordó transferir a CEPA la administración y posesión de los inmuebles del AILLO, desde entonces, CEPA ha sido responsable proporcionar los Servicios de Navegación Aérea, suministrando los servicios de AIS y ATS con personal de CEPA, a diferencia del servicio MET que lo ha suministrado hasta la fecha, el Servicio Meteorológico Nacional del MARN”.

Agrega también: “Es importante resaltar que desde el año 2014, esta administración inicio el proceso de recuperación de la infraestructura aeronáutica del Aeropuerto de Ilopango, con el propósito de prestar un mejor servicio a la aviación en general que opera en este aeropuerto y dar una mejor facilitación al pasajero. Para tal efecto CEPA dio inicio en el año 2016 con el proceso de Certificación del Aeródromo”.

Sobre este Alegato es importante recordarle a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) que en el Aeropuerto Internacional de Ilopango empleando las formulas respectivas debe contar con el personal mínimo siguiente: la Torre de Control según el cálculo de la fórmula de la RAC ATS debe contar con un mínimo de **veinte controladores**, y es el caso que a la fecha solo dispone de **once**, en los Servicios de AIS según la RAC AIS debe de contar con un mínimo de **seis** especialistas AIS y a la fecha solo dispone de **dos**, en cuanto a los Servicios de Meteorología de acuerdo a la

formula aplicable de la RAC MET debe disponer de un mínimo de tres meteorólogos; resaltar que CEPA no cuenta con personal especialista en dicha área, fungiendo con ese servicio se encuentra el personal del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN). Infringiendo así lo dispuesto en 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... ()....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.”* Por lo que la administración y facilitación de los Servicios de Meteorología le corresponden a CEPA por ser el administrador, explotador y proveedor de servicios de apoyo a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional de Ilopango (AILO).

De igual forma destacar las infracciones de CEPA en cuanto a lo establecido en las regulaciones ATS, AIS y MET, ya que ese mínimo de personal con el que cuentan, realizan turnos hasta de dieciséis horas continuas, este incumplimiento pone en riesgo la seguridad operacional y degrada los servicios de navegación aérea induciendo a la fatiga, lo cual se encuentra regulado de la siguiente norma: RAC-AIS.245 “GESTIÓN DE LA FATIGA”; RAC-ATS.142 GESTIÓN DE LA FATIGA y RAC MET 03.25 GESTIÓN DE LA FATIGA.

Sobre la afirmación que se realiza en cuanto a que se está gestionando un nuevo proyecto de formación de personal aeronáutico con el propósito de completar la dotación del personal de los servicios de navegación aérea y la relación que se hace al proyecto de formación de personal técnico aeronáutico que se iniciaría en septiembre del presente año, con la que de acuerdo a CEPA se estaría cumpliendo con el personal mínimo necesario según las regulaciones, se infiere la aceptación de CEPA que actualmente no se cuenta con el personal mínimo, por lo que el no contar con el personal mínimo requerido implica una sobre carga de trabajo para el personal existente y comprobándose así que el personal empleado no está debidamente calificado.

2. En relación a la No Conformidad número 2. *“las instalaciones y equipos no son adecuados para operar como administrador de aeródromo.”*



El apoderado de CEPA en su escrito agrega lo siguiente: *“Se ha revisado el documento donde se hace referencia a esta No conformidad, y en ninguna parte del mismo, explica a qué se refiere con lo inadecuado de las instalaciones y equipos, asimismo no se especifica que norma no se está cumpliendo en relación al señalamiento hecho. En ninguna de las inspecciones realizadas por los inspectores de la AAC, han abordado el tema que las instalaciones del AILO son inadecuadas, por el contrario, en la No conformidad AIM08/18 de fecha 28/05/2018*

de esa Autoridad, expresa que las condiciones del servicio AIS en el AILO cuenta con las instalaciones adecuadas para prestar el servicio, a excepción que no cuenta con el personal suficiente”.

Sobre este alegato el Jefe del Departamento de VSO/SNA, _____, por medio de memorando referencia VSO/SNA-M013-2018 de fecha 25 de mayo de 2018, remitió informe sobre el servicio de navegación aérea que ofrece el Aeropuerto Internacional de Ilopango administrado por CEPA; donde se establece que se han reportado quejas por parte de las Escuelas de Aviación sobre el mal funcionamiento de los equipos de radiocomunicación que utiliza la torre de control en las diferentes frecuencias de radio, afectando así el pleno desarrollo normal de los centros de entrenamiento. Los controladores de Tránsito Aéreo niegan el servicio de control de tránsito aéreo en horas de la mañana alegando que no cuentan con suficiente personal para brindar los servicios, específicamente entre las 7:45 y 8:45 de la mañana, según las quejas por parte de las Escuelas de Aviación.

Sobre lo anterior del seguimiento dado mediante memorando VSO/SNA-M023-2018 de fecha dieciséis de julio del corriente año, suscrito por el Jefe del Departamento VSO/SNA, informa sobre queja por parte de la Escuela de Aviación Centro de Adiestramiento Aéreo Avanzado, en la cual informaron a esta Autoridad sobre la situación afrontada el día diecinueve de mayo del dos mil dieciocho, por lo que se procedió a escuchar las grabaciones de las comunicaciones de la torre de control y las aeronaves que se encontraban operando entre las 9:00 y 09:40 de la mañana de dicho día en el AILO, en donde se detectó en las grabaciones que efectivamente durante ese lapso de tiempo se dieron dos situaciones en las que dos aeronaves llamaron repetidamente en la frecuencia 118.3 MHz y no obtuvieron respuesta inmediata como debe de ser lo normal, ya que las respuestas son obtenidas después de tres y cuatro llamadas. Recordarle a CEPA, que tal como se señaló por esta autoridad en la resolución de inicio de este procedimiento administrativo sancionatorio, se hace referencia a los equipos de radio comunicación de la Torre de Control del AILO, por lo que no

es cierto lo que asevera en cuanto a que no se hace referencia de forma específica a qué se hace referencia al señalar las instalaciones y equipos inadecuados dado que claramente se estableció que son los equipos de radio comunicación objeto de la observación y de este incumplimiento.

En cuanto a los anexos agregados por el apoderado de CEPA, identificados como nota AAC-SDNA-VSO/SNA/AIS- 064-2017 de fecha quince de agosto del dos mil diecisiete y reporte de acciones correctivas con número de seguimiento AAC-SNA-VSO-SNA-AIS-032/2018 cabe destacar que ésta hace referencia únicamente a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) no así a los Servicios de Tránsito Aéreo, sobre los cuales se ha levantado la no conformidad. En relación al anexo presentado por CEPA identificado con número de seguimiento AAC-SNA-VSO-SNA-ATS-039- 2017, en este reporte el Inspector ATS de la AAC señaló observaciones a los voices switches de la torre de control, por lo que la documentación agregada no desvirtúa los señalamientos realizados a la CEPA, más si demuestra que en la inspección realizada a ATS se hicieron observaciones a los equipos de comunicación de la torre de control, confirmando el mal funcionamiento reportado y verificándose que se emplea equipo en malas condiciones y que no se reúnen las condiciones físicas y técnicas requeridas .

3. *En relación a la no conformidad número 3. "Se detectan interferencias en las comunicaciones aeronáuticas que ponen en riesgo la seguridad operacional."* La CEPA por medio de su apoderado estableció lo siguiente:

a. *Sobre el señalamiento que la frecuencia 118.3 opera con equipo variable, siendo deficiente la comunicación a 5 millas náuticas, se explica lo siguiente: A la fecha COCESNA ha resuelto el problema de la consola de aeródromo y está operando al presente de manera normal. En su momento, cuando la consola estaba dañada, efectivamente se utilizó equipos variables (bases de 15 watt), siguiendo el procedimiento PFECTC-ILOPANGO-001/2017 "Fallas de Equipos de Comunicaciones en Torre de Control AILO", que está autorizado por la AAC en el manual de procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo del AILO".*

Sobre este alegato es importante retomar lo contenido en el artículo cuatrocientos cuarenta y nueve del Reglamento Técnico de la LOAC establece que: "Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la Torre de Control del aeródromo y las aeronaves"



debidamente equipadas que vuelen a cualquier distancia comprendida en un radio de 45 kilómetros (25 millas náuticas) del aeródromo.” por lo anterior CEPA comete una infracción a tal disposición y que se establece un máximo de distancia, y en la realidad la Torre de Control del AILO detecta fallas en apenas 5 millas náuticas. Es decir, no cumplirían con el total del radio solicitado. El *procedimiento PFECTC-ILOPANGO-001/2017 “ Fallas de Equipos de Comunicaciones en Torre de Control AILO”* establece que las contingencias ATC relacionadas con las comunicaciones, pueden provenir de la falla del equipo de radio de tierra, determinando también que las medidas adecuadas para asegurarse que no se influye en la seguridad de la aeronave deben adoptarse de manera inmediata, es decir las medidas deben ser tomadas de una manera urgente; en este caso CEPA no ha actuado diligentemente dado que la utilización del equipo variable que es de uso excepcional se ha prolongado de tal manera que el equipo es utilizado de manera continua por ATC, situación que a la fecha no ha sido solventada dado que; de acuerdo a afirmaciones del apoderado de CEPA en su escrito, CEPA confirma que se han utilizado los equipos variables y que están en proceso de contratar el suministro e instalación de las consolas del comunicación de torre de control, acciones que dejan en evidencia que actualmente se continua usando el equipo variable – que es de un alcance limitado-, y que se ha puesto en peligro la seguridad operacional, dejando latente la ocurrencia de un accidente o incidente, comprobándose así que se interfiere y se interrumpen las comunicaciones aeronáuticas.

b. Sobre el señalamiento de las prácticas de vuelo por instrumentos han sido canceladas por falta de personal, se explica lo siguiente:

Al respecto se entrevistó a los controladores de torre de control del AILO, manifestando que las prácticas de vuelos por instrumentos no son canceladas, sino que se les indica hora prevista para que puedan realizarlas; asimismo, a las siete escuelas de vuelo existentes, se les ha recomendado ponerse de acuerdo entre ellas a fin de que realicen sus prácticas de forma programada y coordinada, para brindarles un mejor servicio en el desarrollo de las operaciones.

Con respecto a este alegato esta Autoridad, tal como se planteó en la resolución de inicio del presente procedimiento administrativo sancionatorio, ha dado seguimiento a dicha infracción, por lo que mediante Memorando referencia AAC-SDSV-ML-006 de fecha veintiocho de mayo del corriente año,

en el cual detectaron que las

Prácticas de Vuelo por instrumentos efectivamente se han cancelado por falta de personal que posee la torre de control del AILO, teniéndose como agravante que dichas cancelaciones se realizan mediante comunicación vía telefónica y no por la frecuencia de radio. Por lo que sigue infringiendo lo dispuesto en el artículo cuarenta y seis de la Ley Orgánica de Aviación Civil que en su parte final establece: “... 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.”

- c. Sobre el señalamiento de la frecuencia de aproximación se filtra una estación de radio, se explica lo siguiente:

Se consultó con los controladores de tránsito aéreo del AILO, si ellos han tenido conocimiento de interferencias en la frecuencia de radio de la torre de control, manifestando que no han escuchado ningún tipo de interferencia.

Sobre este alegato, cabe mencionar que de igual forma se dio seguimiento al reporte según Memorando referencia AAC-SDSV-ML-006 de fecha veintiocho de mayo del corriente año, suscrito por

en el cual informaron sobre la problemática que se tiene con la torre de control respecto a la filtración de la estación de música en la frecuencia de aproximación, lo que ha sido objeto de queja por las Escuelas de Aviación. Sobre lo anterior CEPA, no logra comprobar lo vertido en el literal c) del señalamiento hecho por esta Autoridad, dado que como se refleja y comprueba se ha dado un intensivo seguimiento a dichas infracciones, detectando comúnmente las mismas no conformidades. Asimismo, esto se fundamenta según lo establecido en el artículo cuatrocientos cuarenta y nueve del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil que regula lo siguiente: “... Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la Torre de Control del aeródromo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen a cualquier distancia...” por lo que la Torre de control debe asegurarse que toda comunicación se rápida y eficiente, ya que con lo anterior CEPA sigue poniendo en riesgo la seguridad operacional, dado que debe administrar de forma eficiente tal competencia asignada, por lo que se desestima el alegato relacionado.



- d. *Sobre el señalamiento de las frecuencias de radio se asignan de manera distinta a la establecida en las cartas de aproximación, se explica lo siguiente:*

Relacionado con la interferencia en la frecuencia 119.5 Mhz, se emitió el NOTAM A1223/18 con vencimiento 13 de octubre de 2018, que fue autorizado por la AAC, donde se notifica el cambio de frecuencia de aproximación 119.5 Mhz a 127.05 Mhz, lo cual no ha sido de forma arbitraria o al margen de las regulaciones vigentes, sino que, según los procedimientos establecidos en el procedimiento PFECTC-ILOPANGO-001/2017 "Fallas de Equipos de Comunicación en Torre de Control AILO", que está autorizado por la AAC en el manual de procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo del AILO.

De lo anterior, recordarle a CEPA que el servicio que presta como operador de aeródromo debe de ser eficiente, ya que afirma las fallas en el equipo de la torre de control del AILO, pero si bien es cierto utiliza medios alternos temporales, no debe mantenerlos permanentemente, ya que dicha situación es objeto de quejas por parte de las Escuelas de Aviación, dado que las fallas las viene prorrogando desde el dos mil diecisiete. Así mismo retomar que la emisión del NOTAM se hizo posteriormente a que se iniciara el uso de esta frecuencia siendo lo correcto y regulado que previo a realizar algún cambio en las frecuencias debe emitirse y someter a aprobación el NOTAM. Por lo que el alegato no es admisible dado que aún no supera dicha infracción.

- e. *Sobre el señalamiento, de las escuelas de aviación son enviadas a sobrevolar al lago de Ilopango, lo cual genera congestión, se explica lo siguiente:*

El aeropuerto de Ilopango, cuenta con cuatro sectores autorizados por la AAC para las prácticas de las escuelas de aviación, comprendiendo el sector 2, el lago de Ilopango. El procedimiento de sobrevolar el lago de Ilopango por las aeronaves de las escuelas de aviación, tiene como propósito permitir el ingreso de aeronaves en vuelo internacional que llegan por procedimientos IFR y tal como lo establece el documento 4444 "Gestión del Tráfico Aéreo" de la OACI; asimismo, para separar los tráficos de las escuelas de aviación con los procedimientos PBN de llegada al AIES-MOARG.

De lo anterior CEPA hace mención del Documento 4444 "Gestión del Tráfico Aéreo" de la OACI, en cuanto a los Vuelos que ingresan por procedimientos IFR, pero no especifica a que apartado o punto en específico de dicho documento; pero ante ese planteamiento cabe destacar lo dispuesto en el capítulo 1 sección definiciones del documento 4444, que establece que: "La Hora prevista de llegada en los vuelos IFR, se refiere a la hora en la cual se prevé que la aeronave este

llegando sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo”; por lo que CEPA no puede poner como alegato dicho procedimiento ya que para ese tipo de vuelos deben estar programados, y tomando en cuenta la poca afluencia con la que cuenta el Aeropuerto Internacional de Ilopango con vuelos internacionales.

Así mismo reiterar que el hallazgo identificado era el siguiente: *“las escuelas de aviación son enviadas a sobrevolar al lago de Ilopango, lo cual genera congestionamiento, dado que hay muchas aeronaves sobrevolando el mismo lugar a la misma altitud considerándose que esa situación puede ocasionar un incidente o accidente”,* la CEPA no hizo comentarios sobre el señalamiento relacionado a que las aeronaves vuelan a la misma altitud en condiciones meteorológicas adversas; este tipo de acciones provocan condiciones propicias a generar un posible incidente o accidente, por lo que se ha violado la seguridad operacional y se ha verificado que no se ha sido diligente al proveer los servicios de navegación aérea.

Asimismo, sobre el planteamiento siguiente: *“(…)para separar los tráficos de las escuelas de aviación con los procedimientos PBN de llegada al AIES-MOARG”,* es importante aclarar que en el Aeropuerto Internacional de Ilopango sobrevuelan aeronaves realizando procedimientos de llegada PBN (Navegación basada en la Performance por sus siglas en inglés Performance Based Navigation) con destino a el AIES – MOARG, dichas aeronaves son previamente coordinadas y aprobadas por el controlador de aproximación del Aeropuerto Internacional de Ilopango, lo anterior de acuerdo a lo establecido en la Carta de Acuerdo Operacional entre los Servicios de Tránsito Aéreo de EL Salvador e Ilopango y la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) – CENAMER . Lo que indica que el controlador de Aproximación del Aeropuerto de Ilopango no está obligado a enviar a las aeronaves de las escuelas a sobrevolar el lago de Ilopango, por cumplir un procedimiento PBN hacia el AIES – MOARG dado que tiene la potestad de autorizar o rechazar las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo del Aeropuerto de Ilopango y que utilizan procedimientos PBN.

- f. *Sobre el señalamiento que los controladores solicitan que se esperen y sobrevuele sobre el lago de Ilopango por largos periodos, se explica lo siguiente:*



Este caso es similar a lo explicado en el literal e; ya que las horas de los bancos de vuelo de la aviación comercial en el AIES-MOARG, requiere la utilización de los procedimientos PBN por largos periodos y que las aeronaves sobrevuelan las aerovías establecidas sobre el CTR del AILO; asimismo, se les da prioridad a las aeronaves en vuelos internacionales en llegadas y salidas del aeropuerto de Ilopango, sobre las operaciones que realizan las escuelas de aviación en el patrón de tráfico del aeropuerto, esto debido a que los vuelos internacionales vienen realizando procedimientos de aproximación por instrumentos, los cuales por seguridad operacional, no pueden ser interrumpidos.

Sobre este alegato, a los vuelos internacionales a los que se refiere CEPA, no se especifica claramente, ya que el tráfico aéreo de vuelos internacionales en el AILO, no es tan afluente, ante ese planteamiento, se destaca la siguiente disposición: Documento 4444 "Gestión del Tráfico Aéreo" Capítulo 3, Capacidad del Sistema ATS y Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo. 3.1. Gestión de la Capacidad, 3.1.1 Generalidades 3.1.1.1. "La capacidad de cualquier sistema ATS depende de muchos factores, incluidos la estructura de rutas ATS, la precisión de la navegación de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo, los factores relacionados con las condiciones meteorológicas, y la carga de trabajo del controlador. Deberían aplicarse todos los esfuerzos posibles para proporcionar capacidad suficiente que dé cabida a los niveles de tránsito normales y máximos; no obstante, al aplicar cualesquiera medidas para aumentar la capacidad, la autoridad ATS responsable se asegurará, de conformidad con los procedimientos especificados en el Capítulo 2." Por lo que ante esta disposición CEPA debe mantener siempre el control y dirección de la seguridad operacional, lo cual es el resultado de la falta de personal.

Mediante resolución AAC-GL-140-2018-DE-RES Referencia AAC-05-GL-2018, de fecha ocho de agosto del dos mil dieciocho, se dio apertura a pruebas en 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 Ref. AILO-250/2018,

como Jefe del Aeródromo del AILO.

Sobre la prueba ofertada por el _____ por medio de resolución de fecha treinta de agosto del dos mil dieciocho, AAC-GL-159-2018-DE-RES Ref.: AAC-05-

GL-2018, notificada en la Presidencia de CEPA el día tres de septiembre del dos mil dieciocho, se 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 del _____. 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 es obligación: *"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."* (subrayado nuestro)

Que el artículo ciento noventa y dos de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece en el numeral seis de la Ley Orgánica de Aviación Civil que 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: b) Emplear personal que no esté debidamente calificado; d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas; y en el numeral siete de la Ley Orgánica de Aviación Civil que estas podrán ser de 100.00 a 1,000.00 dólares de los Estados Unidos de América por: d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.



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, tratados internacionales vigentes...”*

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. El operador del aeródromo implantará un programa para actualizar la competencia del personal indicado en el párrafo anterior.”* (subrayado nuestro)

Que el Artículo cuatrocientos diez del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece: Objetivos de los Servicios de Tránsito Aéreo: *“Los Servicios de Tránsito Aéreo, elementos de apoyo a la navegación aérea, tienen su aplicación desde la prestación del Servicio de Información de Vuelo y Alerta, hasta los más complejos sistemas de control de tránsito aéreo, se constituyen en servicios esenciales para la gestión, seguridad y eficiencia de los vuelos...”*

Asimismo, el Artículo cuatrocientos cuarenta y nueve del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece: *“Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la Torre de Control del aeródromo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen a cualquier distancia comprendida en un radio de 45 kilómetros (25 millas náuticas) del aeródromo.”* (subrayado nuestro)

En cuanto a los Servicios de Meteorología el Artículo cuatrocientos noventa y siete del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil establece que: *“Las oficinas meteorológicas deben estar situadas de tal forma que se facilite la consulta directa entre el personal meteorológico y el personal de las dependencias que suministran los servicios de tránsito aéreo. Cuando no sea posible el emplazamiento conjunto, la consulta deberá llevarse a cabo por otros medios.”*

Que la Regulación Servicios de Información Aeronáutica (AIS) establece en el CA Apéndice 1 en su Apartado RAC AIS.245 Determinación del Personal Necesario: *“... La planificación de personal necesario es esencial para asegurar que siempre haya suficiente personal competente disponible*

para satisfacer las demandas del servicio. Dicha planificación debe prever las necesidades futuras de personal por lo menos por un período de cinco años.”

Asimismo, la Regulación Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), exige en su Apartado CA-ATS AP9 b) Determinación del Personal Necesario: “La planificación de personal necesario es esencial para asegurar que siempre haya suficiente personal competente disponible para satisfacer las demandas del servicio. Dicha planificación debe prever las necesidades futuras de personal por lo menos por un período de cinco años.”

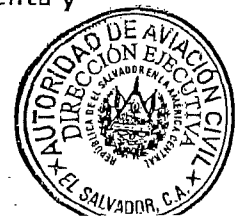
Finalmente, la Regulación Servicios de Meteorología Aeronáutica (MET), establece como requisito en el CA del Apéndice 11, lo siguiente: La planificación de personal necesario es esencial para asegurar que siempre haya suficiente personal competente disponible para satisfacer las demandas del servicio. Dicha planificación debe prever las necesidades futuras de personal por lo menos por un período de cinco años.”

De igual forma la fórmula para la implementar el personal necesario de las Regulaciones AIS, ATS y MET, es la siguiente:

$$\text{Personal necesario} = \frac{\text{Número de días de funcionamiento de determinado puesto de trabajo}}{\text{Número de días de funcionamiento anual de la instalación}} \times \frac{\text{Número anual de horas funcionales *}}{\text{Número promedio anual de horas trabajadas por una persona **}}$$

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; artículos catorce numeral cuarenta y nueve, cuarenta y seis, ciento ochenta y cuatro al ciento noventa y uno, ciento noventa y dos, numeral seis, literal b), d) y j), numeral siete literal d) de la Ley Orgánica de Aviación Civil, artículos trescientos noventa y uno, trescientos noventa y dos, cuatrocientos diez, cuatrocientos cuarenta y



nueve y cuatrocientos noventa y siete del Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, CA Apéndice 1 de la RAC AIS.245 Determinación del Personal Necesario, RAC ATS Apéndice 9 b) Determinación del Personal Necesario y Apéndice 11 de la RAC 03 MET; RAC-AIS.245 "Gestión de la Fatiga"; RAC-ATS.142 Gestión de la Fatiga y RAC MET 03.25 Gestión de la Fatiga; ; artículo ochenta de Ley de Procedimientos Administrativos; esta Autoridad **RESUELVE: 1) 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. **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 d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas y j) Emplear equipo en malas condiciones. **3) IMPONER** a la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)** la Sanción de multa de **UN MIL 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (\$1,000.00)** por d) *Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas*. Todas establecidas en el artículo ciento noventa y dos, numeral seis, literales b),d) y j) y numeral siete literal d) de la Ley Orgánica de Aviación Civil, en virtud del incumplimiento a la LOAC, su Reglamento Técnico y las Regulaciones Aplicadas. **4) 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. **5)** 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. **6)** 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 

SIGAMOS creando futuro