

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, Aleandro 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.- PARA LOS EFECTOS DE APLICACIÓN DE LA PRESENTE LEY SE ESTABLECEN LOS SIGUIENTES CONCEPTOS:

**AERONÁUTICA CIVIL:** 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.

**AERONAVE:** TODA MÁQUINA QUE PUEDE SUSTENTARSE EN LA ATMÓSFERA POR REACCIONES DEL AIRE QUE NO SEAN LAS REACCIONES DEL MISMO CONTRA LA SUPERFICIE DE LA TIERRA.

**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:** 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.

**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.

**CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL:** CUANDO EN LA PRESENTE LEY SE HAGA REFERENCIA AL CDAC Y A JUNTA DE DIRECTORES SE REFERIRÁ AL CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL.

**EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE AÉREO:** EMPRESAS PROPIEDAD DE PERSONAS NATURALES Y/O JURÍDICAS QUE, CONSTITUIDAS DE CONFORMIDAD CON LAS LEYES PERTINENTES, SE DEDICAN A LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.

**ESPACIO AÉREO SALVADOREÑO:** 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.

**EXENCIÓN:** PRIVILEGIO QUE OTORGA LA AAC A UN USUARIO, EN CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES, EXIMIÉNDOLE DEL CUMPLIMIENTO DE UNA REGULACIÓN O PARTE DE ELLA Y APROBÁNDOSELE UN PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO QUE MANTIENE LOS MISMOS NIVELES DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS POR LA NORMA, POR UN TIEMPO DETERMINADO NO MAYOR A UN AÑO.

**EXCEPCIÓN:** AUTORIZACIÓN A LARGO PLAZO QUE SE OTORGA Y LIBERA DE LA OBLIGACIÓN LEGAL DE CUMPLIR CON UNA NORMA O PARTE DE ELLA MEDIANTE UN MÉTODO ALTERNO CON UN NIVEL EQUIVALENTE DE SEGURIDAD OCUPACIONAL.

**OACI:** ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

**PERMISO DE OPERACIÓN:** 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:** 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.

**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 OTORQUE 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:** EL 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 CON LO ESTABLECIDO EN LAS REGULACIONES TÉCNICAS AERONÁUTICAS SALVADOREÑAS, Y EN LOS TÉRMINOS CONTENIDOS EN LOS ANEXOS AL CONVENIO DE CHICAGO, SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, LOS CUALES PREVALECERÁN SOBRE LO DISPUESTO EN LA PRESENTE LEY. (3) (5)

## **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, DE LAS AERONAVES QUE CORRESPONDAN Y DEMÁS INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS; ASÍ COMO EL REGISTRO DE LOS DOCUMENTOS DETALLADOS EN EL ARTÍCULO TREINTA DE ESTA LEY, INCLUSIVE, EL RÉGIMEN DE SANCIONES CORRESPONDIENTE A INFRACCIONES SOBRE LA MATERIA OBJETO DE ESTA LEY.

DE IGUAL MANERA LA AAC ESTARÁ A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS CIVILES.

PARA EFECTOS DE PUBLICIDAD FORMAL DE LAS NORMAS, LAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL EMITIDAS POR LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL SE PUBLICARÁN EN EL PORTAL DE COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC). (5)

## **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 DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO (RAS); (5)
  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 POSEAN MATRÍCULA SALVADOREÑA Y SE ENCUENTREN EN EL EXTRANJERO, CUMPLAN CON LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS, REGULACIONES APLICABLES A LA MATERIA, PROGRAMAS Y LAS DEMÁS NORMAS RELATIVAS A LA NAVEGACIÓN, AL TRANSPORTE Y A LA SEGURIDAD AÉREA; (5)
  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;
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;
21. CONOCER SOBRE TODO ACCIDENTE O INCIDENTE QUE SUFRAN LAS AERONAVES CON MATRÍCULA SALVADOREÑA EN EL TERRITORIO NACIONAL O EXTRANJERO. ASÍ COMO TAMBIÉN LOS ACCIDENTES E INCIDENTES QUE SUFRAN LAS AERONAVES CON MATRÍCULA EXTRANJERA DENTRO DEL TERRITORIO SALVADOREÑO; Y, (5)
22. OTORGAR MATRÍCULAS SALVADOREÑAS A LAS AERONAVES, ASÍ COMO SU MODIFICACIÓN Y CANCELACIÓN; DECLARAR LA PÉRDIDA O ABANDONO DE LAS MISMAS. (5)

### **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. APROBAR EL PROYECTO DE PRESUPUESTO ESPECIAL DE LA AAC, ASÍ COMO LOS PROYECTOS DE MODIFICACIONES AL MISMO DE CONFORMIDAD A LA LEGISLACIÓN APLICABLE; (5)
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 EXTERNA DE LA INSTITUCIÓN, Y OTRAS QUE ASÍ SE ESTIMEN NECESARIAS PARA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LA AAC, Y CONOCER Y APROBAR LOS INFORMES CORRESPONDIENTES; (5)
5. APROBAR LA NORMATIVA INTERNA DE LA INSTITUCIÓN; (5)
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;
12. Desarrollar lo previsto en la presente Ley y sus Reglamentos; y,
13. AUTORIZAR LA NORMATIVA QUE REGULE TODOS LOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LAS RESERVAS QUE REQUIERA LA AAC PARA SU FUNCIONAMIENTO. (5)

#### **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 AL CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL; (5)
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 MANUALES, PROCEDIMIENTOS, NORMAS, POLÍTICAS Y CIRCULARES INTERNAS QUE CONTENGAN DIRECTRICES ORGANIZACIONALES, REPORTES Y CONTROLES ADMINISTRATIVOS QUE FACILITEN A LOS EMPLEADOS LA EFECTIVA EJECUCIÓN DE SUS FUNCIONES; (5)
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/O AUTORIZAR LA CREACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE CENTROS NACIONALES O EXTRANJEROS DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA, PREVIA DEMOSTRACIÓN DE CUMPLIMIENTO POR PARTE DEL SOLICITANTE DE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE LEY, REGLAMENTOS Y DEMÁS REGULACIONES EMITIDAS POR LA AAC, ASÍ COMO LA SUPERVISIÓN Y CANCELACIÓN DE ESTOS; (5)

- 
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 DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO (RAS); (5)
  19. COORDINAR EN NOMBRE Y REPRESENTACIÓN DE LA AAC, LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AERONAVES CIVILES, QUE SEAN DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO SALVADOREÑO DE ACUERDO AL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL; (5)
  20. CON PREVIO ACUERDO DEL CDAC, NOMBRAR A LOS SUBDIRECTORES, GERENTES, JEFES Y DEMÁS PERSONAL ADMINISTRATIVO Y TÉCNICO DE LA AAC; (5)
  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, SEGURIDAD DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE CERTIFICACIONES. DICHS 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; (5)
  22. DELEGAR EN ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL RECONOCIDA, ASÍ COMO EN LOS INSPECTORES DE ESTAS, LAS FUNCIONES DE CERTIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES, LA SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD AEROPORTUARIA, Y CUALQUIER OTRA CERTIFICACIÓN O INSPECCIÓN QUE FUERE NECESARIA. ESTAS CERTIFICACIONES E INSPECCIONES TENDRÁN LA MISMA VALIDEZ COMO SI HUBIERAN SIDO REALIZADAS POR INSPECTORES PROPIOS DE LA AAC; (5)
  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. ESTABLECER LAS CONDICIONES MÍNIMAS DE OPERACIÓN CON LAS QUE DEBERÁN CONTAR LOS AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS CIVILES SEGÚN SU NATURALEZA Y CATEGORÍAS; (5)
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. OTORGAR LAS MATRÍCULAS A LAS AERONAVES CIVILES SALVADOREÑAS, ASÍ COMO SU MODIFICACIÓN Y CANCELACIÓN; (5)
30. EMITIR, RENOVAR, CONVALIDAR Y AUTORIZAR LA CONVERSIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO NACIONAL Y EXTRANJERO, 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 SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LAS MISMAS; (5)
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. APROBAR Y PUBLICAR LAS REGULACIONES, NORMAS, PROGRAMAS Y ESTÁNDARES TÉCNICOS APLICABLES AL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL; (5)
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; (5)
  41. ELABORAR EL PROYECTO DEL PRESUPUESTO DE LA AAC Y SUS MODIFICACIONES Y PRESENTARLO AL CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL PARA SU APROBACIÓN; (5)
  42. PRESENTAR AL CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL 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; (5)
  43. FORMULAR Y SOMETER A LA APROBACIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL 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; (5)
  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 DE OPERACIÓN 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; ASIMISMO LA SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LOS MISMOS; (5)
  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;
  54. Presentar al CDAC, semestralmente y cuanta vez éste se lo solicite, informes detallados de todas sus actuaciones.
  55. DECLARAR LA PÉRDIDA O ABANDONO DE LAS AERONAVES; (5)
  56. AUTORIZAR LA HOMOLOGACIÓN DE LICENCIAS POR MEDIO DE MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO CON AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE OTROS ESTADOS; (5)
  57. ENCOMENDAR EN LOS INSPECTORES LA SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE VIGILANCIA PROGRAMADA Y NO PROGRAMADAS A LOS POSEEDORES DE UN CERTIFICADO O PERMISO DE OPERACIÓN; (5)
  58. DELEGAR EN LOS INSPECTORES LA FACULTAD DE DETENER UNA OPERACIÓN A LOS POSEEDORES DE UN CERTIFICADO O PERMISO DE OPERACIÓN, CUANDO SE IDENTIFIQUEN UNA CONDICIÓN QUE PONGA EN RIESGO LA SEGURIDAD OPERACIONAL; (5)
  59. APROBAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DEL OPERADOR, PARA GARANTIZAR LOS NIVELES ACEPTABLES DE

SEGURIDAD OPERACIONAL; (5)

60. OTORGAR EXENCIONES Y EXCEPCIONES EN MATERIA AERONÁUTICA, CONFORME CON LAS LEYES, REGLAMENTOS, PROCEDIMIENTOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES; (5)
61. NOMBRAR CUANDO SEA NECESARIO, A LOS EXAMINADORES TÉCNICOS DESIGNADOS, PARA EVALUAR AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO EN CUALQUIERA DE SUS ÁREAS O ESPECIALIDADES; Y, (5)
62. EXIGIR EL ATERRIZAJE EN UN AEROPUERTO DESIGNADO DE UNA AERONAVE CIVIL QUE SOBREVUELE SU TERRITORIO SIN ESTAR FACULTADO O AUTORIZADO PARA ELLO. (5)

### **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**

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 AUTÓNOMA.

QUIEN SE HAYA DESEMPEÑADO COMO MIEMBRO DEL CDAC O DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AAC, NO PODRÁ REPRESENTAR ANTE ESTA 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. (5)

### **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**

### **EXENCIÓN TRIBUTARIA**

Art. 20-A.- NO CAUSARÁ NINGUNA CLASE DE TRIBUTOS LOS SERVICIOS PRESTADOS POR LA AAC CON FINES DE APOYO A LA EDUCACIÓN TÉCNICA AERONÁUTICA SEAN ESTOS DE ALOJAMIENTO, DE ARRENDAMIENTO DE INSTALACIONES, DE CAPACITACIONES, ENTRE OTROS. (5)

### **AMPLIACIÓN AUTOMÁTICA DEL PRESUPUESTO**

Art. 20-B.- LA ASIGNACIÓN ANUAL DEL PRESUPUESTO GENERAL DE LA AAC, INCLUIRÁ TODAS LAS FUENTES DE INGRESOS A LAS QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO VEINTE DE ESTA LEY. DICHA ASIGNACIÓN SE CONSIDERARÁ AMPLIADA AUTOMÁTICAMENTE CUANDO LOS INGRESOS A PERCIBIR EXCEDAN A LOS MONTOS PROGRAMADOS EN CADA UNO DE LOS OBJETOS ESPECÍFICOS DE INGRESOS DEL PRESUPUESTO APROBADO. (5)

### **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. (1) (3)

LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO DEBERÁN HACER DEL CONOCIMIENTO DE LOS USUARIOS, AL MOMENTO DE LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO, LAS TARIFAS DEL MISMO Y DESCRIBIR CLARA Y EXPLÍCITAMENTE LAS RESTRICCIONES Y CONDICIONES DEL SERVICIO A

PRESTAR. (1) (3) (5)

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. (1) (3)

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. (1) (3)

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, DEBIENDO REFLEJAR LOS FONDOS DESTINADOS A LA CONSTITUCIÓN O MANTENIMIENTO DE LAS RESERVAS AUTORIZADAS POR EL CDAC.

LOS FONDOS EXCEDENTES RESULTANTES SE DESTINARÁN A INCREMENTAR EL PATRIMONIO DE LA AAC Y SERÁN INCLUIDOS EN LOS PROYECTOS DEL PRÓXIMO PRESUPUESTO COMO PARTE DE SUS INGRESOS. (5)

### **RESERVAS**

Art. 23-A.- LA AAC, CON EL OBJETO DE GARANTIZAR SU CONTINUIDAD OPERATIVA, CONSTITUIRÁ LAS RESERVAS QUE CONSIDERE NECESARIAS.

ESTAS RESERVAS SE DESTINARÁN PARA LA ADQUISICIÓN, REPOSICIÓN Y MANTENIMIENTO DE SUS EQUIPOS E INSTALACIONES, ASÍ COMO PARA ATENDER RIESGOS, PROGRAMAS DE

---

ENTRENAMIENTO, FONDOS DE RETIRO EMPLEADOS, PASIVO LABORAL Y DEMÁS CARGAS Y OBLIGACIONES QUE LAS LEYES DETERMINEN.

LA CONSTITUCIÓN DE RESERVAS, ASÍ COMO EL MANEJO, RENDIMIENTO, USO Y ADMINISTRACIÓN DE LAS MISMAS, SE DESARROLLARÁ EN LA NORMATIVA CORRESPONDIENTE AUTORIZADA POR EL CDAC. (5)

### **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, LAS AERONAVES SE CLASIFICAN EN:

- a) CERTIFICADAS.
- b) EXPERIMENTALES.
- c) VEHÍCULOS AÉREOS ULTRALIGEROS O ULTRALIVIANOS.
- d) GLOBOS AEROSTATOS PROPULSADOS NO POR MOTOR.
- e) VEHÍCULO AÉREO NO TRIPULADO.

LAS AERONAVES EXPERIMENTALES, LOS ULTRALIVIANOS Y LOS GLOBOS ESTÁN COMPRENDIDAS DENTRO DE LA CATEGORÍA DE AERONAVES DEPORTIVAS. (5)

#### **CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES**

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

1. AERONAVES CIVILES:
  - a) DE SERVICIO PÚBLICO: 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, LA MODIFICACIÓN O CANCELACIÓN DEL MISMO, SE HARÁ PREVIO CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS LEGALES ESTABLECIDOS EN ESTA LEY, SU REGLAMENTO Y OTRAS NORMATIVAS APLICABLES. (5)

### **MARCAS DE NACIONALIDAD Y CERTIFICADOS DE MATRÍCULA**

Art. 29.- LA MATRÍCULA SALVADOREÑA ESTARÁ COMPUESTA POR LAS SIGLAS "YS", SEGUIDAS DE UN GUIÓN Y A CONTINUACIÓN POR UNA SERIE DE NÚMEROS Y LETRAS, SIN QUE ESTOS ÚLTIMOS EXCEDAN A SEIS CARACTERES.

LA CALIDAD DE UNA AERONAVE ESTARÁ DETERMINADA EN LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN OTORGADAS A CADA OPERADOR. (5)

## **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, PREVIO CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS REGISTRALES, LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS:

- 
1. LOS INSTRUMENTOS RELACIONADOS CON AERONAVES QUE POSEAN MATRÍCULA SALVADOREÑA POR LOS CUALES SE ADQUIERA, TRANSMITA, MODIFIQUE O EXTINGA SU PROPIEDAD Y LA DE SUS MOTORES.
  2. LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES MATRÍCULA SALVADOREÑA.
  3. LAS HIPOTECAS SOBRE AERONAVES Y SUS MOTORES, Y DEMÁS DERECHOS REALES SOBRE LAS MISMAS.
  4. LAS DECLARATORIAS DE PÉRDIDA Y ABANDONO.
  5. LOS DOCUMENTOS DE OTORGAMIENTO DE MATRÍCULA SALVADOREÑA, ASÍ COMO SUS MODIFICACIONES Y CANCELACIONES.
  6. LOS DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LAS AERONAVES QUE POSEAN MATRÍCULA SALVADOREÑA QUE SIRVAN PARA SU IDENTIFICACIÓN Y SUS CONTROLES, TALES COMO: CERTIFICADOS DE MATRÍCULA, CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD, CAMBIOS DE CARACTERÍSTICAS Y CUALQUIER OTRO RELACIONADO CON ESTOS DOCUMENTOS.
  7. LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO DE VUELO O TIERRA; CONVALIDACIONES, CONVERSIONES, HOMOLOGACIONES Y DEMÁS DOCUMENTOS EMITIDOS EN EL DEPARTAMENTO DE LICENCIAS QUE POR SU TRASCENDENCIA SE DEBAN REGISTRAR, ASÍ COMO SU SUSPENSIÓN Y CANCELACIÓN.
  8. LOS CERTIFICADOS Y PERMISOS DE OPERACIÓN, OTORGADOS POR LA AAC A LOS DIFERENTES OPERADORES, ASÍ COMO SU MODIFICACIÓN, CESIÓN, SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN; Y OTROS DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LOS MISMOS.
  9. LOS DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LOS OPERADORES AÉREOS CON PERMISOS DE OPERACIÓN EXTENDIDOS EN EL SALVADOR, TALES COMO: FIANZAS, PÓLIZAS DE SEGURO Y OTROS RELACIONADOS CON ESTOS DOCUMENTOS.
  10. TODO TIPO DE CONTRATO QUE AMPARE LA UTILIZACIÓN DE LOS INMUEBLES DONDE OPERAN LOS AERÓDROMOS APROBADOS POR LA AAC.
  11. LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO, SUBARRENDAMIENTO, INTERCAMBIO, CONTRATOS DE FLETAMENTO OCUPADOS POR OPERADORES NACIONALES, DE LOS CUALES SE REALIZARÁ LA COORDINACIÓN CON EL ÁREA TÉCNICA Y LEGAL PARA SULTERIOR EVALUACIÓN E INSCRIPCIÓN.
  12. CUALQUIER OTRO DOCUMENTO ESTABLECIDO POR LA AAC.

POR FALTA DE FORMALIDADES REGISTRALES EL RAS PODRÁ REALIZAR ANOTACIÓN PREVENTIVA DE LOS DOCUMENTOS HASTA POR 90 DÍAS, PREVIA SOLICITUD DEL INTERESADO.

---

EL RAS LLEVARÁ A SU VEZ EL CONTROL DE LAS INSCRIPCIONES QUE REALICE DE LOS DOCUMENTOS ANTERIORMENTE SEÑALADOS.

LOS ACTOS JURÍDICOS OTORGADOS EN EL EXTRANJERO Y CELEBRADOS CONFORME A LAS LEYES DEL LUGAR DE SU OTORGAMIENTO, DEBERÁN ESTAR DEBIDAMENTE AUTENTICADOS CON BASE AL CONVENIO DE LA APOSTILLA O LEGALIZADOS CONFORME A LA LEGISLACIÓN SALVADOREÑA Y EN CASO DE SER NECESARIO TRADUCIDO AL IDIOMA CASTELLANO.

LOS ACTOS JURÍDICOS OTORGADOS EN EL EXTRANJERO Y QUE SURTAN EFECTO EN EL PAÍS, DEBERÁN SER LEGALIZADOS O AUTENTICADO DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN SALVADOREÑA, PARA SU RESPECTIVA INSCRIPCIÓN EN EL RAS. (5)

### **MODIFICACIÓN DE MATRÍCULA SALVADOREÑA DE AERONAVES**

Art. 30-A.- EL PROPIETARIO DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA SALVADOREÑA PODRÁ SOLICITAR POR ESCRITO A LA AAC LA MODIFICACIÓN DE LA MISMA, SIEMPRE Y CUANDO SE ENCUENTRE LIBRE DE GRAVAMEN O QUE CUENTE CON EL CONSENTIMIENTO ESCRITO DEL ACREEDOR CONFORME A LOS REQUISITOS LEGALES.

LA AERONAVE SERÁ INSPECCIONADA POR EL PERSONAL TÉCNICO DE LA AAC A FIN DE VERIFICAR LAS CARACTERÍSTICAS DE IDENTIFICACIÓN DE LA MISMA, DATOS QUE DEBERÁN COINCIDIR CON LOS QUE CONSTAN EN LA DOCUMENTACIÓN DE LA AERONAVE Y CON LOS DATOS QUE SE ENCUENTRAN INSCRITOS EN EL RAS.

EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA ORIGINAL QUE SEA AFECTADO POR ALGUNA MODIFICACIÓN DEBERÁ DEVOLVERSE A LA AAC PARA SER AGREGADO AL EXPEDIENTE RESPECTIVO DE LA AERONAVE Y SERÁ SUSTITUIDO POR EL NUEVO CERTIFICADO. (5)

### **CANCELACIÓN DE MATRÍCULA SALVADOREÑA DE AERONAVES**

Art. 30-B.- EL PROPIETARIO DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA SALVADOREÑA PODRÁ SOLICITAR POR ESCRITO LA CANCELACIÓN DE LA MISMA, Y SE PROCEDERÁ A LO SOLICITADO SIEMPRE QUE SE ENCUENTRE LIBRE DE GRAVAMEN O QUE SE CUENTE CON EL CONSENTIMIENTO ESCRITO Y LEGALIZADO DEL ACREEDOR CONFORME A LOS REQUISITOS LEGALES.

LA AERONAVE SERÁ INSPECCIONADA POR EL PERSONAL TÉCNICO DE LA AAC A FIN DE VERIFICAR LAS CARACTERÍSTICAS DE IDENTIFICACIÓN DE LA MISMA, DATOS QUE DEBERÁN COINCIDIR CON LOS QUE SE ENCUENTRAN INSCRITOS EN EL RAS.

TODO CERTIFICADO DE MATRÍCULA ORIGINAL QUE SEA CANCELADO DEBERÁ DEVOLVERSE A LA AAC PARA SER AGREGADO AL EXPEDIENTE DE LA AERONAVE.

LAS CAUSALES PARA LA CANCELACIÓN DE UNA MATRÍCULA SALVADOREÑA SON:

1. A SOLICITUD DEL PROPIETARIO INSCRITO EN EL RAS.

2. POR ORDEN JUDICIAL O DE AUTORIDAD COMPETENTE.
3. POR DESTRUCCIÓN O PÉRDIDA DE LA AERONAVE, LEGALMENTE COMPROBADA.
4. POR DECLARACIÓN DE ABANDONO EMITIDA POR LA AAC.
5. POR ESTAR REGISTRADA EN OTRO ESTADO.
6. POR CUALQUIER OTRA CAUSA LEGAL QUE SEÑALE ESTA LEY, SU REGLAMENTO O REGULACIONES. (5)

### **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN DE AERONAVE (5)**

Art. 31.- CUANDO SE QUIERA EXPORTAR UNA AERONAVE CON MATRÍCULA SALVADOREÑA, PODRÁ SOLICITARSE A LA AAC LA CANCELACIÓN DE MATRÍCULA DE LA MISMA, ASÍ COMO UNA AUTORIZACIÓN DE EXPORTACIÓN O EN SU CASO UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN. (5)

### **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.- LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL RAS ES DE CARÁCTER PÚBLICO Y PODRÁ SER CONSULTADA POR CUALQUIER PERSONA, ATENDIENDO LAS MEDIDAS DE RESGUARDO Y CONSERVACIÓN QUE ESTABLEZCA LA AAC.

PODRÁN EMITIRSE CERTIFICACIONES DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL RAS, PREVIO AL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS LEGALES. (5)

### **FINALIDAD DEL RAS**

Art. 35.- EL REGISTRO DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO (RAS), ESTÁ DESTINADO A INSCRIBIR LOS DOCUMENTOS QUE ORDENA LA PRESENTE LEY, SU REGLAMENTO Y REGULACIONES; PARA GARANTIZAR POR MEDIO DE LA PUBLICIDAD FORMAL FRENTE A TERCEROS, LA PROPIEDAD DE

---

LAS AERONAVES CON MATRÍCULA SALVADOREÑA, SUS MOTORES Y DE LOS DEMÁS DOCUMENTOS INSCRITOS, ASÍ COMO LLEVAR EL CONTROL DE LAS INSCRIPCIONES. (5)

**INSCRIPCIÓN (5)**

Art. 36.- LAS PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS PODRÁN INSCRIBIR EN EL REGISTRO DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO (RAS), LOS DOCUMENTOS ENUMERADOS EN ARTÍCULO 30 DE LA PRESENTE LEY.

CON RELACIÓN A LOS DOCUMENTOS QUE ACREDITEN LA PROPIEDAD DE AERONAVES CON MATRÍCULA SALVADOREÑA Y SUS MOTORES, 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.

PARA LA INSCRIPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS SEÑALADOS EN ESTA LEY, EL RAS PODRÁ ABRIR LOS LIBROS FÍSICOS QUE SEAN NECESARIOS Y/O UTILIZAR CUALQUIER MEDIO TECNOLÓGICO PARA TAL FIN.

EN LOS CASOS NO PREVISTOS EN ESTA LEY Y SU REGLAMENTO, SUPLETORIAMENTE EL RAS PODRÁ APLICAR DISPOSICIONES CONTENIDAS EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE EN MATERIA REGISTRAL, NOTARIAL, CIVIL, MERCANTIL, ENTRE OTRAS. (5)

**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.- EL RAS DEBERÁ CONTAR CON UN REGLAMENTO EN EL CUAL SE DESARROLLEN LOS PROCEDIMIENTOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO, ASÍ COMO EL DETALLE DE LOS DOCUMENTOS INSCRIBIBLES Y LOS REQUISITOS QUE DEBEN DE CUMPLIR PARA ESTA FINALIDAD, SU SISTEMA DE INSCRIPCIÓN, LAS FORMALIDADES DE LOS LIBROS DE REGISTRO, SUS PRINCIPIOS REGISTRALES, EL PERSONAL QUE LO CONFORMA Y LOS TIPOS DE SERVICIOS QUE PRESTA TALES

---

COMO LAS CERTIFICACIONES REGISTRALES, CONSTANCIAS, CONSULTAS DE LIBROS, Y OTROS. (5)

## **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.

### **EMISIÓN DE LICENCIAS DE VUELO Y TIERRA**

Art. 41-A.- LA AAC EMITIRÁ LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO DE VUELO Y TIERRA, SIEMPRE QUE ESTOS CUMPLAN CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN EL REGLAMENTO TÉCNICO DE ESTA LEY, Y REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL APLICABLES, CON LA FINALIDAD DE COMPROBAR LA APTITUD DEL ASPIRANTE A UNA LICENCIA COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO. (5)

---

## **VIGENCIA DE LICENCIAS**

Art. 41-B.- LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL EXPEDIRÁ LICENCIAS CON VIGENCIA NO MAYOR A CINCO AÑOS.

LA VALIDEZ DE LA LICENCIA ESTARÁ CONDICIONADA A LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO MÉDICO, EN LOS CASOS QUE APLIQUE. (5)

## **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.

### **APLICACIÓN DE REGULACIONES DE TRÁNSITO AÉREO**

Art. 43-A.- TODA AERONAVE QUE SOBREVUELE TERRITORIO SALVADOREÑO O MANIOBRE EN ÉL, ASÍ COMO TODAS AQUELLAS AERONAVES QUE POSEAN MATRÍCULA NACIONAL, DONDE QUIERA QUE SE ENCUENTREN DEBERÁN APLICAR LAS REGLAS NACIONALES RELATIVAS A LOS VUELOS Y MANIOBRAS.

EN ALTA MAR LAS REGLAS EN VIGOR SERÁN LAS ESTABLECIDAS CONFORME AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. (5)

### **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 Y ATERRIZAR ÚNICAMENTE EN LOS AEROPUERTOS, AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS AUTORIZADOS PARA TALES OPERACIONES.

EN VUELOS NACIONALES FUERA DE ÁREAS URBANAS, LOS HELICÓPTEROS Y LAS AERONAVES DEPORTIVAS PODRÁN DESPEGAR Y ATERRIZAR EN LUGARES SEGUROS DE CONFORMIDAD A LAS REGULACIONES RESPECTIVAS, TOMANDO EN CUENTA TODAS LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DE VUELO Y ATERRIZAJE, DEBIENDO CUMPLIR CON TODOS LOS PROCEDIMIENTOS Y ESTIPULACIONES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

CUALQUIER DAÑO OCASIONADO EN LAS OPERACIONES MENCIONADAS EN EL INCISO ANTERIOR, SERÁ DE RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO Y SUBSIDIARIAMENTE RESPONDERÁ EL PROPIETARIO DE LA AERONAVE. (5)

**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.

### **PERÍODO DE SERVICIO DE TRABAJO PARA CONTROLADORES AÉREOS**

Art. 46-A.- LO RELACIONADO AL TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO Y LIMITACIONES AL TIEMPO DE VUELO, PERÍODO DE SERVICIO Y DE DESCANSO DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO CUALQUIERA QUE SEA SU CLASIFICACIÓN, SE ESTARÁ A LO ESTABLECIDO EN LAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL EMITIDAS POR LA AAC, Y BASADAS EN LAS RECOMENDACIONES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES EN LA MATERIA. (5)

## **SECCIÓN SEGUNDA**

### **De los Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos**

#### **AERÓDROMOS CIVILES (5)**

Art. 47.- SE ENTIENDE POR AERÓDROMO CIVIL EL ÁREA DEFINIDA DE TIERRA O AGUA, INCLUYENDO SUS EDIFICACIONES, INSTALACIONES Y EQUIPOS, DESTINADOS TOTAL O PARCIALMENTE A LA LLEGADA, SALIDA Y MOVIMIENTO DE AERONAVES EN SUPERFICIE.

LOS AERÓDROMOS CIVILES SEGÚN SU UTILIZACIÓN SE CLASIFICAN EN:

- a) AERÓDROMO DE USO PÚBLICO.
- b) AERÓDROMO DE USO PRIVADO.

**AERÓDROMO DE USO PÚBLICO:** TODO AQUEL EN EL QUE EXISTE LA OBLIGACIÓN DE PRESTAR SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y COMPLEMENTARIOS DE MANERA GENERAL E INDISCRIMINADA A TODAS LAS AERONAVES. EN LOS AERÓDROMOS DE USO PÚBLICO, PODRÁN REALIZARSE ACTIVIDADES COMERCIALES, TALES COMO TRANSPORTE AÉREO, TAXI AÉREO, TRABAJOS AÉREOS O ESCUELAS.

**AERÓDROMO DE USO PRIVADO:** TODO AQUEL DESTINADO AL USO EXCLUSIVAMENTE DE AERONAVES AUTORIZADAS POR SU PROPIETARIO.

NINGUNA PERSONA NATURAL O JURÍDICA PODRÁ OPERAR PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO, UN AERÓDROMO CIVIL, SIN LA AUTORIZACIÓN DE LA AAC.

---

LOS REQUERIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DE ESTOS SERVICIOS ESTÁN COMPRENDIDOS EN LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES APLICABLES.

EL POSEEDOR DE UN PERMISO PARA OPERAR UN AERÓDROMO CIVIL ESTARÁ SUJETO A LAS INSPECCIONES POR PARTE DE LA AAC AUN SIN PREVIO AVISO, CON EL OBJETO DE VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES APLICABLES. (5)

### **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 Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN ASOCIADAS AL MISMO. (5)

PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO, EL SOLICITANTE DEBERÁ PREVIAMENTE ACREDITAR SU EXISTENCIA LEGAL, DEMOSTRAR SU CAPACIDAD TÉCNICA Y FINANCIERA, Y CUMPLIR CON LOS DEMÁS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE LEY, REGLAMENTOS, REGULACIONES Y DISPOSICIONES QUE AL EFECTO SE DICTEN. (5)

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, ESTA ORDENARÁ SU ADMISIÓN MEDIANTE RESOLUCIÓN, EN UN PLAZO NO MAYOR DE QUINCE DÍAS, DESPUÉS DE HABER CUMPLIDO LOS REQUISITOS Y FORMALIDADES ESTABLECIDAS EN ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES. (5)

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 AÉREO (5)**

##### **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, ESTA EMITIRÁ RESOLUCIÓN ADMITIÉNDOLA, SIEMPRE QUE LLENE LOS REQUISITOS Y FORMALIDADES ESTABLECIDAS PARA ESOS EFECTOS.

LA RESOLUCIÓN DEFINITIVA PARA UN PERMISO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO DEBERÁ EMITIRSE DENTRO DE UN PLAZO MÁXIMO DE QUINCE DÍAS POSTERIORES AL CUMPLIMIENTO TOTAL DE LOS REQUISITOS TÉCNICOS Y LEGALES POR PARTE DEL SOLICITANTE.

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, HAYAN SIDO EMITIDOS POR EL ESTADO DEL OPERADOR Y CUMPLAN CON LOS REQUISITOS Y CONDICIONES ESTABLECIDOS POR ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES APLICABLES.

LOS PERMISOS DE OPERACIÓN TENDRÁN VIGENCIA HASTA POR EL PLAZO DE CINCO AÑOS, CONTADOS A PARTIR DE SU EXPEDICIÓN, PRORROGABLES POR PERÍODOS IGUALES, SIEMPRE QUE EL OPERADOR CUMPLA CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES APLICABLES. LAS PRÓRROGAS A LOS MISMOS SE CONCEDERÁN SIGUIENDO EL PROCEDIMIENTO PARA SU OBTENCIÓN, EN LO QUE FUERE APLICABLE Y SE JUSTIFIQUE LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO ANTE LA AAC.

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO ESTARÁN SUJETAS A LA SUPERVISIÓN PERIÓDICA POR PARTE DE LA AAC, A FIN DE VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES ESTABLECIDAS EN ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES APLICABLES.

---

EN CASO DE INCUMPLIMIENTO, LA AAC SUSPENDERÁ, REVOCARÁ O CANCELARÁ LOS PERMISOS DE OPERACIÓN. (5)

**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 comunicándose 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 OTORGUE 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)

**CANCELACIÓN, SUSPENSIÓN Y MODIFICACIÓN DE PERMISOS DE OPERACIÓN (5)**

Art. 77.- LA CANCELACIÓN DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN PROCEDERÁ EN LOS CASOS SIGUIENTES:

- a) POR VENCIMIENTO DEL PLAZO INICIAL O CUALQUIERA DE 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) POR 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.

- 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) POR GRAVE VIOLACIÓN A LAS OBLIGACIONES O CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL PERMISO, LA PRESENTE LEY, REGLAMENTOS, REGULACIONES, TRATADOS Y CONVENCIONES VIGENTES SOBRE LA MATERIA.
- 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. (1) (5)

### **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 (3) (5)**

Art. 80.- LA AAC CONCEDERÁ LAS AUTORIZACIONES DE VUELOS ESPECIALES NO REGULARES, A CUALQUIER PERSONA NATURAL O JURÍDICA PARA LA REALIZACIÓN DE UNO O MÁS VUELOS INTERNACIONALES, SOLICITADOS DE FORMA ESPECÍFICA PARA ATENDER UNA SITUACIÓN EN PARTICULAR, SIEMPRE QUE DEMUESTRE QUE SE ENCUENTRA AUTORIZADO POR EL ESTADO DEL OPERADOR PARA LA PRESTACIÓN DE DICHOS SERVICIOS.

LOS REQUISITOS, CONDICIONES Y LIMITACIONES SE REGISTRÁN POR MEDIO DEL REGLAMENTO TÉCNICO Y LA REGULACIÓN APLICABLE, DE CONFORMIDAD A LA NATURALEZA DE LA OPERACIÓN. (3) (5)

## **SECCIÓN SEXTA PERMISOS DE OPERACIÓN PARA AERÓDROMOS CIVILES (5)**

### **PERMISO DE OPERACIÓN DE AERÓDROMOS CIVILES (5)**

Art. 81.- SE REQUIERE DE UN PERMISO DE OPERACIÓN DE AERÓDROMO CIVIL PREVIO A SU FUNCIONAMIENTO.

LA RESOLUCIÓN DE LA AAC PARA EL OTORGAMIENTO DE ESTOS PERMISOS DEBERÁ EMITIRSE, PREVIO DICTAMEN TÉCNICO, DENTRO DEL PLAZO DE VEINTE 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.

---

EN EL CASO DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN DE AERÓDROMOS CIVILES SERÁ DE HASTA CINCO AÑOS. LA AAC MANTENDRÁ SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA CONSTANTE SOBRE DICHAS INSTALACIONES, ASÍ COMO DE SU OPERACIÓN.

EN EL CASO QUE EL AERÓDROMO FUERA UN AEROPUERTO INTERNACIONAL PREVIO A LA EMISIÓN DE UN PERMISO DE OPERACIÓN SERÁ NECESARIA LA CERTIFICACIÓN DEL MISMO, PARA LO CUAL SERÁ NECESARIO EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS LEGALES Y TÉCNICOS POR PARTE DEL SOLICITANTE, CONTENIDOS EN LA PRESENTE LEY, REGLAMENTO, REGULACIONES Y TRATADOS INTERNACIONALES VIGENTES.

LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE OPERADOR Y PERMISOS DE OPERACIÓN PARA AEROPUERTOS SERÁ DE HASTA DIEZ AÑOS, RENOVABLES. (5)

### **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 último 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) POR INCUMPLIR LAS CONDICIONES MEDIANTE LAS CUALES FUE OTORGADO EL PERMISO DE OPERACIÓN. (5)

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 CIVILES A LOS FUNCIONARIOS, DELEGADOS E INSPECTORES DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y DEMÁS AUTORIDADES MIGRATORIAS, ADUANERAS, SANITARIA 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, CUYAS DIMENSIONES Y DEMÁS TÉRMINOS Y CONDICIONES SERÁN FIJADAS EN EL PERMISO RESPECTIVO.

DE IGUAL MANERA DEBERÁN PERMITIR EL ACCESO AL EQUIPO DESIGNADO POR LA AAC PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS. (5)

#### **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. N° 528/04.

## **CAPÍTULO IX TRANSPORTE AÉREO PRIVADO (5)**

### **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 POR MEDIO DEL REGLAMENTO DE ESTA LEY Y REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL CORRESPONDIENTES. (5)

### **AERONAVES CON MATRÍCULA EXTRANJERA (5)**

Art. 93.- LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL CERTIFICADOS EN EL SALVADOR, PODRÁN INCORPORAR A SUS ESPECIFICACIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN, AERONAVES CON MATRÍCULA EXTRANJERA, PREVIO PERMISO DE OPERACIÓN QUE LA AAC OTORGUE A LA AERONAVE, EL CUAL TENDRÁ IGUAL VIGENCIA QUE EL CONTRATO DE UTILIZACIÓN. DICHO CONTRATO DEBERÁ DE INSCRIBIRSE EN EL RAS.

---

ESTAS AERONAVES CON MATRÍCULA EXTRANJERA PODRÁN UTILIZAR LA BANDERA NACIONAL EN LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS. (5)

### **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 LA OPERACIÓN, PROCESO QUE INCLUIRÁ ADEMÁS UNA INSPECCIÓN A LA AERONAVE Y SUS MANUALES DE OPERACIÓN.

EN CASO DE QUE LA ACTIVIDAD A DESARROLLAR SEA DE CARÁCTER EVENTUAL, LA AAC PODRÁ OTORGAR UNA AUTORIZACIÓN PARA EL TRABAJO A REALIZAR. (5)

## **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 DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA (5)**

Art. 96.- LAS ESCUELAS DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA DE CARÁCTER PRIVADO Y LAS DE CARÁCTER PÚBLICO, QUE SE DEDIQUEN AL ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, DEBERÁN DE OBTENER PREVIAMENTE PARA SU FUNCIONAMIENTO UN CERTIFICADO DE OPERACIÓN, PARA LO CUAL DEBERÁN 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 Y RENOVACIÓN DE DICHO CERTIFICADO SE ESTABLECERÁN EN EL REGLAMENTO RESPECTIVO. LAS CONDICIONES PARA LA SUSPENSIÓN Y REVOCACIÓN PROCEDERÁN POR EL INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES BAJO LAS CUALES FUE OTORGADO EL CERTIFICADO Y QUE SE HAYAN PLASMADO EN EL CORRESPONDIENTE ACTO ADMINISTRATIVO O POR OTRAS QUE DETERMINE ESTA LEY DE MANERA EXPRESA. LA SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DEBERÁ SER PRECEDIDA DEL CORRESPONDIENTE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR.

---

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. (5)

**DE LOS CLUBES AÉREOS**

Art. 97.- LOS CLUBES QUE DESARROLLEN ACTIVIDADES AÉREAS 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. (5)

**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 LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS (5)**

Art. 99.- LA AAC AUTORIZARÁ Y SUPERVISARÁ EL ESTABLECIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS, MEDIANTE LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES APLICABLES, OTORGARÁ UN CERTIFICADO Y PERMISO DE OPERACIÓN, ADEMÁS, SUPERVISARÁ EL CUMPLIMIENTO DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES QUE SE DETERMINEN REGLAMENTARIAMENTE.

LAS CONDICIONES Y REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO, RENOVACIÓN, SUSPENSIÓN Y REVOCACIÓN DE DICHO CERTIFICADO Y PERMISO DE OPERACIÓN SE ESTABLECERÁN EN LAS REGULACIONES RESPECTIVAS. (5)

**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 E INCIDENTES AÉREOS (5)**

---

**ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS**

Art. 102.- CON LA FINALIDAD DE DAR CUMPLIMIENTO CON LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS, DEBERÁ DE ACUDIRSE A LOS CONCEPTOS DETERMINADOS EN LOS DOCUMENTOS EMITIDOS POR LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, Y LAS RESPECTIVAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL NACIONALES. (5)

**INVESTIGACIÓN**

Art. 103.- SIN PERJUICIO DE LA RESPONSABILIDAD DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, LA AAC POR MEDIO DEL INVESTIGADOR DELEGADO 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.

LA AAC CON LA FINALIDAD DE LOGRAR INDEPENDENCIA Y OBJETIVIDAD EN EL DESARROLLO DE UNA INVESTIGACIÓN, PODRÁ DELEGARLA EN UNA ENTIDAD NACIONAL O INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES LEGALMENTE CONSTITUIDA. (5)

**PROCESO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS**

Art. 103-A.- LA AAC NO DARÁ A CONOCER NINGÚN REGISTRO PARA FINES QUE NO SEAN RELACIONADOS CON EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN; SALVO EN LOS CASOS QUE LAS AUTORIDADES COMPETENTES DETERMINEN CONFORME A OTRAS LEYES DE LA REPÚBLICA, QUE LA DIVULGACIÓN Y USO DE DICHS REGISTROS POSEE MAYOR IMPORTANCIA QUE SUS POSIBLES CONSECUENCIAS ADVERSAS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.

ASIMISMO, PARA LOS EFECTOS DE UNA INVESTIGACIÓN EFICIENTE, SE PROHÍBE LA DIVULGACIÓN DE LA SIGUIENTE INFORMACIÓN:

- a) LAS GRABACIONES DE LAS CONVERSACIONES EN EL PUESTO DE PILOTAJE Y LAS GRABACIONES DE LAS IMÁGENES DE A BORDO Y LAS TRANSCRIPCIONES DE LAS MISMAS.
- b) LOS REGISTROS BAJO LA CUSTODIA O EL CONTROL DE LA INVESTIGACIÓN:
  - i. TODAS LAS DECLARACIONES TOMADAS DE LAS PERSONAS QUE TUVIEREN CONOCIMIENTO DEL ACCIDENTE O INCIDENTE, POR PARTE DE LA AUTORIDAD ENCARGADA DEL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.

- 
- ii. TODAS AQUELLAS COMUNICACIONES ENTRE LAS PERSONAS QUE SE ENCUENTREN INVOLUCRADAS O HAYAN PARTICIPADO EN LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE.
  - iii. LA INFORMACIÓN RELACIONADA A DATOS PERSONALES O EL DIAGNÓSTICO MÉDICO, DE LAS VÍCTIMAS A RAÍZ DEL ACCIDENTE O INCIDENTE.
  - iv. LAS GRABACIONES DE LAS CONVERSACIONES, EN LAS DEPENDENCIAS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y LAS TRANSCRIPCIONES DE LAS MISMAS.
  - v. LOS ANÁLISIS EFECTUADOS Y OPINIONES ACERCA DE LA INFORMACIÓN, INCLUYENDO LA CONTENIDA EN LOS REGISTROS DE VUELO, POR LA AUTORIDAD ENCARGADA DE LA CONDUCCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE O INCIDENTE.
  - vi. INFORMACIÓN, DATOS O ANÁLISIS CON RELACIÓN AL PROYECTO DE INFORME PRELIMINAR Y FINAL DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE O INCIDENTE. (5)

### **BÚSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO**

Art. 104.- EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENTE AÉREO O CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRE EN PELIGRO EN TERRITORIO NACIONAL, 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.

LA AAC BRINDARÁ EL APOYO NECESARIO EN CONJUNTO CON LAS DEMÁS INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN LOS PROCESOS DE BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO DE AERONAVES. (5)

### **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 O PILOTO AL MANDO (5)**

Art. 134.- EL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO 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. (5)

## **CAPÍTULO XVIII DE LAS TRIPULACIONES AÉREAS**

### **TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO Y LIMITACIONES AL TIEMPO DE VUELO**

Art. 135.- LO RELACIONADO AL TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO Y LIMITACIONES AL TIEMPO DE VUELO, PERÍODO DE SERVICIO Y DE DESCANSO DE LAS TRIPULACIONES SE ESTARÁ A LO ESTABLECIDO EN LAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL EMITIDAS POR LA AAC, Y BASADAS EN LAS RECOMENDACIONES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES EN LA MATERIA. (5)

### **EXCEPCIÓN**

Art. 136.- DEROGADO (5)

### **PERIODO DE SERVICIO**

Art. 137.- DEROGADO (5)

### **PERÍODO DE DESCANSO**

Art. 138.- DEROGADO (5)

### **PRESTACIÓN INTEGRAL DE SERVICIO**

Art. 139.- DEROGADO (5)

Art. 140.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO DEBIDAMENTE CERTIFICADAS COMO OPERADORES AÉREOS NACIONALES, DEBERÁN ESTABLECER SU BASE DE OPERACIONES EN EL SALVADOR, Y QUE EL PERSONAL CONTRATADO PARA CONFORMAR SUS TRIPULACIONES POSEA NACIONALIDAD SALVADOREÑA.

---

SI SE COMPRUEBA LA FALTA DE PERSONAL SALVADOREÑO, LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL PODRÁ AUTORIZAR MEDIANTE RESOLUCIÓN MOTIVADA, LA CONTRATACIÓN TEMPORAL DE PERSONAL EXTRANJERO, PREVIA DEMOSTRACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS, LA CONTRATACIÓN TEMPORAL SERÁ POR EL PERÍODO DE SEIS MESES PRORROGABLE. (5)

## **CAPÍTULO XIX DOMINIO, POSESIÓN Y USO DE LAS AERONAVES (5)**

### **DOMINIO (5)**

Art. 141.- LOS PROPIETARIOS DE LAS AERONAVES, LOS MOTORES Y HÉLICES, PODRÁN ENAJENARLOS A CUALQUIER TÍTULO TRASLATIVO DE DOMINIO PERMITIDO POR LAS LEYES, ASÍ COMO CONSTITUIR GRAVÁMENES SOBRE LOS MISMOS, DEBIENDO OTORGARSE EN INSTRUMENTO PÚBLICO Y RELACIONAR EN ELLOS TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE IDENTIFICACIÓN DE ELLOS Y DE SUS PARTES, ASÍ COMO CUMPLIR CON LOS DEMÁS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES.

SI LOS DOCUMENTOS FUERON OTORGADOS EN EL EXTRANJERO, DEBERÁN ESTAR CELEBRADOS DE CONFORMIDAD CON LAS FORMALIDADES PREVISTAS EN LAS LEYES DEL LUGAR DE SU OTORGAMIENTO, DEBIDAMENTE CERTIFICADOS CON BASE AL CONVENIO DE APOSTILLA O LEGALIZADOS CON BASE A LA LEGISLACIÓN SALVADOREÑA Y ADEMÁS TRADUCIDOS AL IDIOMA CASTELLANO SI FUERA EL CASO. (5)

### **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.

### **ARRENDAMIENTO (5)**

Art. 143.- EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES, LOS MOTORES Y HÉLICES, SE OTORGARÁ EN INSTRUMENTO PÚBLICO EN DONDE SE RELACIONARÁN TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE IDENTIFICACIÓN DE ELLAS Y DE SUS PARTES, DEBIENDO CUMPLIR CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LA LEY Y REGLAMENTO RESPECTIVO PARA SU INSCRIPCIÓN EN EL RAS.

DEBERÁN ESTAR LIBRES DE GRAVAMEN Y EN CASO CONTRARIO, DEBERÁ CONSTAR LA AUTORIZACIÓN DEL ACREEDOR POR ESCRITO Y LEGALIZADA CONFORME A LO ESTABLECIDO EN ESTA LEY. (5)

### **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 matrícula 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.

#### **HIPOTECA (5)**

Art. 148.- SON SUSCEPTIBLES DE HIPOTECA LAS AERONAVES Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO Y SU CONSTITUCIÓN DEBERÁ FORMALIZARSE EN ESCRITURA PÚBLICA Y SE RELACIONARÁN LAS CARACTERÍSTICAS DE IDENTIFICACIÓN DE ELLAS Y DE SUS PARTES, DEBIENDO CUMPLIR CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LA LEY Y REGLAMENTO RESPECTIVO PARA SU INSCRIPCIÓN EN EL RAS.

LA HIPOTECA SE REGISTRARÁ EN LO NO PREVISTO POR ESTA LEY, POR LAS DISPOSICIONES APLICABLES DEL CÓDIGO DE COMERCIO Y EN SU DEFECTO POR EL DERECHO COMÚN. (5)

#### **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 matrícula 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 SURTIRÁN EFECTOS CONTRA TERCEROS, A PARTIR DE LA FECHA DE LA INSCRIPCIÓN EN EL RAS. (5)

### **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 ALGUNA AERONAVE CON MATRÍCULA SALVADOREÑA QUE SE ENCUENTRE INSCRITA EN EL RAS, LA AUTORIDAD QUE DECRETE EL EMBARGO O MEDIDA PRECAUTORIA ENVIARÁ EL CORRESPONDIENTE OFICIO A LA AAC, Y ESTA

---

PROCEDERÁ A LA ANOTACIÓN PREVENTIVA, INSCRIPCIÓN Y/O MARGINACIÓN EN EL RAS. (5)

### **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 INSCRIPCIÓN EN EL RAS DEL INSTRUMENTO PÚBLICO DE CANCELACIÓN DE HIPOTECA O PRENDA OTORGADO POR EL ACREEDOR.
- b) POR LA INSCRIPCIÓN EN EL RAS DE LA CORRESPONDIENTE ORDEN JUDICIAL. (5)

## **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 hiciere 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.

### **OTRAS COBERTURAS NECESARIAS**

Art. 172-A.- EL PROPIETARIO DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA SALVADOREÑA O EL OPERADOR AUTORIZADO POR LA AAC, SERÁ RESPONSABLE DE CONTRATAR LAS PÓLIZAS DE SEGURO QUE CONTENGAN LAS COBERTURAS NECESARIAS QUE AMPAREN LOS SERVICIOS U OPERACIONES AUTORIZADAS POR LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL.

---

ESTOS SEGUROS DEBERÁN SER CONTRATADOS CON ASEGURADORAS NACIONALES O EXTRANJERAS LEGALMENTE AUTORIZADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DEL SISTEMA FINANCIERO. (5)

#### **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.

EL CONSEJO DIRECTIVO TENDRÁ LA COMPETENCIA PARA CONOCER DEL RECURSO DE APELACIÓN EN LOS TÉRMINOS DE LA LEY DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

LOS DEMÁS RECURSOS PODRÁN INTERPONERSE CONFORME A LO QUE ESTABLECE LA LEY DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS. (5)

**SECCIÓN QUINTA**  
**De la Accesibilidad y Medios de Prueba****DE LA ACCESIBILIDAD Y MEDIOS DE PRUEBA**

Art. 184.- LOS INSPECTORES, INSPECTORES DESIGNADOS, INVESTIGADORES Y LOS DELEGADOS AEROPORTUARIOS DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL, ASÍ COMO LOS NOMBRADOS POR UN ORGANISMO INTERNACIONAL RECONOCIDO, CUANDO EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES

CON EL OBJETIVO DE REFORZAR LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, CERTIFIQUEN, VIGILEN, INSPECCIONEN, O REALICEN INVESTIGACIONES DE ACUERDO A LO PREVISTO EN LAS REGULACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES SOBRE LA MATERIA, TENDRÁN AUTORIDAD PARA ACCESAR DE FORMA INMEDIATA A LOS AERÓDROMOS, AEROPUERTOS NACIONALES E INTERNACIONALES QUE OPEREN EN NUESTRO PAÍS, ASÍ COMO A LOS ESTABLECIMIENTOS, EDIFICIOS, AERONAVES, ARCHIVOS, MANUALES Y DOCUMENTOS PROPIEDAD Y/O DE USO DE LOS TITULARES DE LOS PERMISOS Y CERTIFICADOS EMITIDOS POR LA AAC.

LOS INSPECTORES DEBIDAMENTE IDENTIFICADOS, ESTÁN AUTORIZADOS PARA CONDUCIR CADA PRUEBA O INSPECCIÓN NECESARIA PARA DETERMINAR SI EL CONOCIMIENTO, HABILIDAD O PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN UTILIZADO POR LAS PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS, CUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y DEMÁS REGULACIONES APLICABLES.

LA AAC DISPONDRÁ DE LOS MEDIOS PARA COMPROBAR LOS INCUMPLIMIENTOS A ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y DEMÁS REGULACIONES, PARA LO CUAL ORDENARÁ LOS EXÁMENES Y PRUEBAS TÉCNICAS NECESARIAS A FIN DE DETERMINAR CON MAYOR EXACTITUD TALES HECHOS.

PARA EL CUMPLIMIENTO DE ESTA LEY LA AAC, POR MEDIO DE SUS INSPECTORES, INSPECTORES DESIGNADOS Y DELEGADOS AEROPORTUARIOS, PODRÁ SUSPENDER LAS OPERACIONES EN LOS AERÓDROMOS O AEROPUERTOS INTERNACIONALES QUE OPEREN EN NUESTRO PAÍS Y LAS OPERACIONES DE LOS TITULARES DE LOS CERTIFICADOS, PERMISOS DE OPERACIONES Y AUTORIZACIONES EMITIDAS, ASÍ COMO IMPONER AMONESTACIONES ADMINISTRATIVAS, ÓRDENES PARA CORREGIR DISCREPANCIAS E IRREGULARIDADES, CUANDO DICHAS OPERACIONES NO CUMPLAN CON LAS REGULACIONES Y REQUERIMIENTOS ESTABLECIDOS PARA OBTENER UN CERTIFICADO, ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN Y CUALQUIER OTRA AUTORIZACIÓN O EL INCUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES CORRECTIVAS EN EL TIEMPO ESTIPULADO QUE CONLLEVE A TOMAR OTRAS ACCIONES PARA QUE ESTAS SE CUMPLAN. (5)

## **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 prejuicios 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.

**APLICACIÓN SUPLETORIA**

Art. 191-A.- PARA LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES Y LOS RECURSOS, DE QUE DISPONGAN LOS INTERESADOS, SE ESTARÁ A LO DISPUESTO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS CON LAS ADICIONES QUE ESTA LEY CONTENGA Y QUE POTENCIEN LAS GARANTÍAS CONSTITUCIONALES

---

DEL PRESUNTO INFRACTOR. (5)

### **RÉGIMEN GENERAL DE INFRACCIONES Y SANCIONES (5)**

Art. 192.- TIENEN LA CONSIDERACIÓN DE INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL, LAS ACCIONES Y LAS OMISIONES TIPIFICADAS Y SANCIONADAS POR LA PRESENTE LEY. LAS INFRACCIONES SE CALIFICARÁN COMO: LEVES, GRAVES Y MUY GRAVES ATENDIENDO A LOS CRITERIOS DE RIESGOS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, GRADO DE INTENCIONALIDAD, GRAVEDAD A LOS DERECHOS DEL USUARIO O PERJUICIO AL ESTADO Y REINCIDENCIA.

#### **1) INFRACCIONES LEVES**

LAS INFRACCIONES LEVES SE SANCIONARÁN DESDE UNO HASTA TREINTA SALARIOS MÍNIMOS DEL SECTOR COMERCIO.

SON INFRACCIONES LEVES LAS SIGUIENTES:

- a) NO REALIZAR LAS SEÑALES DE COMUNICACIÓN DEBIDAS, O SUPRIMIR, INTERFERIR O INTERRUMPIR LAS COMUNICACIONES O SEÑALES AERONÁUTICAS SIN AUTORIZACIÓN.
- b) DIVULGAR O HACER PÚBLICO, LOS DATOS E INFORMACIÓN RELACIONADOS CON LAS INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EFECTUADAS POR LA AAC.
- c) DIVULGAR O HACER PÚBLICO LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE O INCIDENTE, MIENTRAS ESTÉ EN CURSO.
- d) NO IMPLEMENTAR NI MANTENER UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL, ACORDE A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE BRINDA.
- e) REPRODUCIR POR CUALQUIER MEDIO O HACER PÚBLICAS LAS GRABACIONES DE LAS CONVERSACIONES, O DE LAS IMÁGENES DE ABORDO Y LAS TRANSCRIPCIONES DE ESTAS EN LA CABINA DE LA AERONAVE.
- f) NO SUBSANAR EN EL TIEMPO Y FORMA LAS NO CONFORMIDADES SEÑALADAS EN LAS INSPECCIONES REALIZADAS POR EL PERSONAL TÉCNICO DE LA AAC.
- g) OPERAR VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS EN ÁREAS RESTRINGIDAS POR LA REGULACIÓN.
- h) INCUMPLIR LOS REQUISITOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS POR LAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.
- i) REALIZAR VUELOS DE DEMOSTRACIÓN O PRUEBAS TÉCNICAS SIN EL PERMISO RESPECTIVO.

- 
- j) NO PERMITIR EL LIBRE ACCESO A LOS INSPECTORES DE LA AAC PARA REALIZAR LAS INSPECCIONES O NO PERMITIR EL ACCESO A DOCUMENTACIÓN O INSTALACIONES.
  - k) MATRICULAR UNA AERONAVE EN OTRO ESTADO SIN HABER CANCELADO PREVIAMENTE LA MATRÍCULA SALVADOREÑA.
  - l) NO CONTAR CON LOS MANUALES Y/O PROGRAMAS CORRESPONDIENTES DEBIDAMENTE AUTORIZADOS, ACTUALIZADOS Y COMPLETOS HASTA SU ÚLTIMA REVISIÓN.
  - m) TRIPULAR LA AERONAVE SIN PORTAR LA LICENCIA, CONVALIDACIÓN O CERTIFICADO MÉDICO VIGENTE.
  - n) REALIZAR LABORES COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO SIN CONTAR CON LICENCIA RESPECTIVA O CON EL CERTIFICADO MÉDICO VENCIDO.
  - o) REALIZAR CAMBIOS DE COLOR Y MOTORES A LAS AERONAVES CON MATRÍCULA SALVADOREÑA SIN REALIZAR EL TRÁMITE TÉCNICO Y DE REGISTRO EN LA AAC.
  - p) NO HACER DEL CONOCIMIENTO DE LA AAC EN FORMA INMEDIATA DE LOS ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN.
  - q) NEGARSE A TRANSPORTAR PERSONA O CARGA, SIN RAZÓN JUSTIFICABLE PARA ELLO.
  - r) INCUMPLIR LAS CONDICIONES PACTADAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO EN PERJUICIO DE LOS PASAJEROS.
  - s) NO BRINDAR LA DEBIDA CAPACITACIÓN AL PERSONAL ACORDE A SU PUESTO DE TRABAJO, TALES COMO CURSOS INICIALES O RECURRENTE, DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN LAS REGULACIONES APLICABLES Y LO APROBADO EN LOS MANUALES DE ENTRENAMIENTO.
  - t) IMPARTIR INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA EN INSTALACIONES O AERONAVES NO AUTORIZADAS, O CURSOS DE FORMACIÓN AERONÁUTICA QUE NO ESTÉN AUTORIZADOS EN SUS ESPECIFICACIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN.
  - u) OPERAR SIN SEGUROS, SEGUROS VENCIDOS O SIN LA COBERTURA NECESARIA PARA LA OPERACIÓN.
  - v) OMITIR DAR INFORMACIÓN RELEVANTE PARA LA EMISIÓN DE LA LICENCIA, AUTORIZACIÓN, CONVALIDACIÓN, O CERTIFICADO MÉDICO O PROPORCIONAR DATOS FALSOS PARA LA EMISIÓN DE LOS MISMOS.

---

## 2) **INFRACCIONES GRAVES**

LAS INFRACCIONES GRAVES SE SANCIONARÁN DESDE TREINTA Y UN HASTA CINCUENTA SALARIOS MÍNIMOS DEL SECTOR COMERCIO.

SON INFRACCIONES GRAVES LAS SIGUIENTES:

- a) INCUMPLIR CON LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS POR LA AAC EN EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y/O LA REGULACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y CON LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.
- b) INCUMPLIR CON LA APLICACIÓN DE LOS CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, TALES COMO EL PROCEDIMIENTO PARA EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN, CONTROL DE ACCESO, CAPACITACIÓN, DOCUMENTACIÓN Y CONTROLES DE SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO, EQUIPAJE DE BODEGA, CARGA, CORREO Y OTROS.
- c) INCUMPLIR CON EL MANTENIMIENTO DEL PERÍMETRO DE SEGURIDAD DEL RECINTO AEROPORTUARIO.
- d) INCUMPLIR CON LA IMPLEMENTACIÓN DE CONTROLES DE SEGURIDAD EN LOS PASAJEROS Y EN SU EQUIPAJE, CARGA Y CORREO.
- e) INTENTAR O COMETER UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA, PRESENTAR UN COMPORTAMIENTO DE INSUBORDINACIÓN O QUE PERTURBE O ATENTE CONTRA EL PERSONAL O INSTALACIONES AEROPORTUARIAS, DE LAS LÍNEAS AÉREAS, DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIO O CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.
- f) ALTERAR LAS MARCAS DE NACIONALIDAD O MATRÍCULA.
- g) ORDENAR A LA TRIPULACIÓN Y/O A CUALQUIER OTRO PERSONAL A SU CARGO A REALIZAR ACTOS QUE IMPLIQUEN VIOLACIÓN A LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES.
- h) INGRESAR UNA AERONAVE CON MATRÍCULA EXTRANJERA AL PAÍS O LLEVAR UNA CON MATRÍCULA NACIONAL AL EXTRANJERO, SIN CUMPLIR CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y REGULACIONES.
- i) EFECTUAR TRABAJOS AÉREOS SIN LAS AUTORIZACIONES CORRESPONDIENTES.
- j) OPERAR UNA AERONAVE EN CONDICIONES NO AERONAVEGABLES.
- k) PERMITIR A CUALQUIER PERSONA QUE NO SEA PARTE DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO TOMAR PARTE EN LAS OPERACIONES DE VUELO.

- 
- l) VOLAR SOBRE ZONAS PROHIBIDAS O RESTRINGIDAS.
  - m) REALIZAR VUELOS ACROBÁTICOS, RASANTES O DE EXHIBICIÓN SOBRE CIUDADES, CENTROS DE POBLACIÓN O FUERA DE ESTOS LUGARES SIN LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA.
  - n) ARROJAR O PERMITIR ARROJAR SIN AUTORIZACIÓN E INNECESARIAMENTE DESDE LA AERONAVE OBJETOS O LASTRES.
  - o) EFECTUAR CONSTRUCCIONES O INSTALACIONES EXCEDIENDO LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMITIDOS EN ÁREAS DE INFLUENCIA DE AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS SIN PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA AAC.
  - p) NO CONTAR CON LAS CONDICIONES ADECUADAS PARA REALIZAR SUS OPERACIONES Y NO CONTAR CON EL PERSONAL EXIGIDO POR LA REGULACIÓN O QUE ESTE NO SE ENCUENTRE DEBIDAMENTE CAPACITADO.
  - q) NO CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y/O AEROPORTUARIA Y/O SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EXIGIDOS POR LA LEY, REGLAMENTOS, REGULACIONES, TRATADOS INTERNACIONALES O POR LAS RECOMENDACIONES EXIGIDAS POR LA OACI.
  - r) EMPLEAR PERSONAL QUE NO CUENTE CON LA LICENCIA, HABILITACIÓN U AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE, Y/O SIN EL CERTIFICADO MÉDICO; O CUANDO LOS MISMOS SE ENCUENTREN VENCIDOS.
  - s) NO CONTAR CON EL EQUIPAMIENTO NECESARIO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE CONFORMIDAD A LAS REGULACIONES RESPECTIVAS.
  - t) UTILIZAR AERONAVES SIN EL INSTRUMENTAL, LA SEÑALIZACIÓN Y EL EQUIPAMIENTO REQUERIDO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL AÉREA O QUE EL MISMO SE ENCUENTRE EN MALAS CONDICIONES.
  - u) COLOCAR OBSTÁCULOS SIN CAUSA JUSTIFICADA, ATRAVESAR O CIRCULAR LA PISTA DE ATERRIZAJE O CALLES DE RODAJE SIN LA AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE.
  - v) NO LLEVAR A BORDO DE LA AERONAVE EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA, CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, PÓLIZA DE SEGURO Y OTROS DOCUMENTOS QUE SEAN DE CARÁCTER OBLIGATORIO.
  - w) REALIZAR OPERACIONES INCUMPLIENDO LOS SERVICIOS, RUTAS, ITINERARIOS, DERECHOS DE TRÁFICO, FRECUENCIAS, PLAN DE VUELO, AEROPUERTOS Y/U HORARIOS AUTORIZADOS.

### 3) **INFRACCIONES MUY GRAVES**

---

LAS INFRACCIONES MUY GRAVES, DESDE CINCUENTA Y UN HASTA SETENTA SALARIOS MÍNIMOS DEL SECTOR COMERCIO.

SON INFRACCIONES MUY GRAVES LAS SIGUIENTES:

- a) OBSTACULIZAR LA APROXIMACIÓN A CUALQUIER AERONAVE EN UN AEROPUERTO U AERÓDROMO QUE HAYA SIDO ABIERTO AL USO PÚBLICO.
- b) SUSPENDER SIN CAUSA JUSTIFICADA LOS VUELOS PROGRAMADOS.
- c) REALIZAR OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO SIN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA.
- d) OPERAR SIN CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO, CERTIFICADO DE OPERACIÓN Y/O PERMISO DE OPERACIÓN, O CUANDO LOS MISMOS SE ENCUENTREN VENCIDOS O EN VIOLACIÓN A LAS ESPECIFICACIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN.
- e) NO TENER ACTUALIZADAS LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.
- f) NO TENER ACTUALIZADOS LOS COMPONENTES DE VIDA ÚTIL DE LA AERONAVE DE ACUERDO CON EL FABRICANTE.
- g) DESPACHAR AERONAVES CON INFORMACIÓN FALSA RELACIONADA A DATOS DE VUELO Y/O DOCUMENTACIÓN DE MANTENIMIENTO ALTERADA.
- h) OPERAR SIN FIANZA O CON FIANZA VENCIDA.
- i) DESOBEDECER LAS ÓRDENES QUE RECIBA CON RESPECTO AL TRÁNSITO AÉREO.
- j) REALIZAR LABORES COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, CUALQUIER DROGA O ESTUPEFACIENTES EN CUALQUIER CANTIDAD, SALVO LAS UTILIZADAS POR PRESCRIPCIÓN MÉDICA.
- k) POR INCUMPLIR CON LOS PERÍODOS EFECTIVOS DE TRABAJO Y LOS PERÍODOS DE DESCANSO ESTABLECIDOS EN LAS REGULACIONES CORRESPONDIENTES.
- l) NO REALIZAR LOS MANTENIMIENTOS DE AERONAVE, DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN LOS MANUALES DEL FABRICANTE O REALIZARLO DE MANERA NEGLIGENTE.
- m) OBSTRUIR LA LABOR DE SEGURIDAD, O ACCIONES DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO.
- n) TRANSPORTAR MERCANCÍAS PELIGROSAS O ILEGALES SIN LA AUTORIZACIÓN O EN CONTRA DE LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS POR LA AAC.

- o) EMITIR COMUNICACIONES O SEÑALES AERONÁUTICAS FALSAS O INDEBIDAS.

LAS INFRACCIONES Y SANCIONES A LAS QUE SE REFIERE EL PRESENTE ARTÍCULO SE APLICARÁN A PROPIETARIOS O ARRENDATARIOS DE AERONAVES BAJO CUALQUIER OTRO CONCEPTO CONTRACTUAL, PERSONAS INDIVIDUALES O JURÍDICAS, QUE PRESTEN O DESARROLLEN ACTIVIDADES CONEXAS CON LA AVIACIÓN Y SUS EMPLEADOS O DEPENDIENTES, NO COMPRENDIDOS EN LOS RÉGIMENES ESPECIALES DE LAS SANCIONES.

ASIMISMO, EN LA PRESENTE LEY SE ESPECIFICARÁN RÉGIMENES DE SANCIONES ESPECIALES CUANDO SE ESTIME NECESARIO. (5)

### **INFRACCIONES Y SANCIONES ESPECIALES AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO**

Art. 192-A.- LA AAC IMPONDRÁ MULTAS DE UNO HASTA VEINTE SALARIOS MÍNIMOS URBANO DEL SECTOR COMERCIO VIGENTE AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO Y DE LOS MIEMBROS DE TRIPULACIÓN; EN LOS CASOS SIGUIENTES:

- a) NO REALIZAR LAS SEÑALES DE COMUNICACIÓN DEBIDAS, O SUPRIMIR, INTERFERIR O INTERRUMPIR LAS COMUNICACIONES O SEÑALES AERONÁUTICAS SIN AUTORIZACIÓN.
- b) INCUMPLIR LOS REQUISITOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS POR LAS REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL.
- c) REALIZAR VUELOS DE DEMOSTRACIÓN O PRUEBAS TÉCNICAS SIN EL PERMISO RESPECTIVO.
- d) TRIPULAR LA AERONAVE SIN PORTAR LA LICENCIA, CONVALIDACIÓN O CERTIFICADO MÉDICO VIGENTE.
- e) REALIZAR LABORES COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO SIN CONTAR CON LICENCIA RESPECTIVA O CON EL CERTIFICADO MÉDICO VENCIDO.
- f) NO HACER DEL CONOCIMIENTO DE LA AAC EN FORMA INMEDIATA DE LOS ACCIDENTES O INCIDENTES DE AVIACIÓN.
- g) OMITIR DAR INFORMACIÓN RELEVANTE PARA LA EMISIÓN DE LA LICENCIA, AUTORIZACIÓN, CONVALIDACIÓN, O CERTIFICADO MÉDICO O PROPORCIONAR DATOS FALSOS PARA LA EMISIÓN DE LOS MISMOS. (5)

### **INFRACCIONES Y SANCIONES ESPECIALES RELACIONADAS A LOS AERÓDROMOS PÚBLICOS**

Art. 192-B.- LA AAC IMPONDRÁ MULTAS DE CINCUENTA HASTA CIENTO CUARENTA SALARIOS MÍNIMOS URBANOS DEL SECTOR COMERCIO VIGENTE A LAS VIOLACIONES DE LAS AUTORIZACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y LA EXPLOTACIÓN DE AERÓDROMOS PÚBLICOS, TERMINALES DE

---

PASAJEROS, CARGA Y SUS INSTALACIONES, EN MATERIA DE INFRACCIONES Y SANCIONES EN LOS CASOS SIGUIENTES:

- a) POR NO CUMPLIR CON LAS CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS DE LOS AERÓDROMOS, TERMINALES DE PASAJEROS, TERMINALES DE CARGA Y OTRAS INSTALACIONES DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN LAS AUTORIZACIONES, PERMISOS Y CERTIFICADOS EMITIDOS POR LA AAC, PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.
- b) CONSTRUIR, OPERAR Y EXPLOTAR AERÓDROMOS, TERMINALES E INSTALACIONES AEROPORTUARIAS INTERNACIONALES SIN LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA DE LA AAC.
- c) CONSTRUIR O INSTALAR EDIFICACIONES, TORRES O CUALQUIER INFRAESTRUCTURA QUE OBSTACULICE LA APROXIMACIÓN DE AERONAVES A UN AERÓDROMO CERTIFICADO.
- d) CEDER TOTALMENTE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DERIVADOS DE LA CONCESIÓN SIN LA AUTORIZACIÓN DE LA AAC.
- e) NO MANTENER ACTUALIZADOS LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.
- f) LAS DEMÁS INFRACCIONES A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS. (5)

#### **DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ESPECIALES A OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO**

Art. 192-C.- LA AAC IMPONDRÁ MULTAS DE CIENTO NOVENTA A DOSCIENTOS CINCUENTA SALARIOS MÍNIMOS A LOS OPERADORES AÉREOS, EN LOS CASOS SIGUIENTES:

- a) SUSPENDER SIN CAUSA JUSTIFICADA LOS VUELOS PROGRAMADOS.
- b) REALIZAR OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO SIN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA.
- c) OPERAR SIN CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO, CERTIFICADO DE OPERACIÓN Y/O PERMISO DE OPERACIÓN, O CUANDO LOS MISMOS SE ENCUENTREN VENCIDOS O EN VIOLACIÓN A LAS ESPECIFICACIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN.
- d) NO TENER ACTUALIZADOS LOS COMPONENTES DE VIDA ÚTIL DE LA AERONAVE DE ACUERDO CON EL FABRICANTE.
- e) DESPACHAR AERONAVES CON INFORMACIÓN FALSA RELACIONADA A DATOS DE VUELO Y/O DOCUMENTACIÓN DE MANTENIMIENTO ALTERADA.
- f) OPERAR SIN FIANZA O CON FIANZA VENCIDA.

- g) POR INCUMPLIR CON LOS PERÍODOS EFECTIVOS DE TRABAJO Y LOS PERÍODOS DE DESCANSO ESTABLECIDOS EN LAS REGULACIONES CORRESPONDIENTES.
- h) TRANSPORTAR MERCANCÍAS PELIGROSAS O ILEGALES SIN LA AUTORIZACIÓN O EN CONTRA DE LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS POR LA AAC. (5)

### **SUSPENSIONES E INHABILITACIONES TEMPORALES**

Art. 193.- LAS SANCIONES DE SUSPENSIÓN E INHABILITACIÓN TEMPORAL SE IMPONDRÁN EN LOS CASOS QUE ESTA LEY EXPRESAMENTE PREVÉ. DICHO CASTIGO NO PODRÁ SER SUPERIOR A DOS AÑOS.

TAMBIÉN PROCEDERÁ LA IMPOSICIÓN DE DICHA SANCIÓN DE MANERA ACCESORIA, CUANDO LA INFRACCIÓN COMPROBADA INCURRA EN INCUMPLIMIENTO DE REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL RELACIONADAS A CERTIFICADOS DE OPERADOR AÉREO, CERTIFICADOS DE OPERACIÓN Y PERMISOS DE OPERACIÓN, Y AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN; DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL; DE CERTIFICACIÓN, OPERACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMO; DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.

ASIMISMO, EN CASO DE REINCIDENCIA DE CUALQUIERA DE LAS CONDUCTAS DESCRITAS EN EL ARTÍCULO 192 DE LA PRESENTE LEY, LA AAC PODRÁ IMPONER LA SUSPENSIÓN COMO PENA ACCESORIA A LA MULTA. ESTE CASTIGO ACCESORIO NO PODRÁ SER SUPERIOR A DOS AÑOS.

PARA SU IMPOSICIÓN, LA AAC DEBERÁ TOMAR EN CUENTA LA PROPORCIONALIDAD Y MOTIVAR ESPECIALMENTE SU DECISIÓN. (5)

### **CANCELACIONES**

Art. 194.- LA CANCELACIÓN DE LICENCIA, CERTIFICADO, AUTORIZACIÓN, CONCESIÓN U OTRA OTORGADA POR LA AAC, PROCEDERÁ EN LOS CASOS PREVISTOS EN ESTA LEY.

TAMBIÉN PROCEDERÁ LA IMPOSICIÓN DE DICHA SANCIÓN DE MANERA ACCESORIA, CUANDO LA INFRACCIÓN COMPROBADA INCURRA EN INCUMPLIMIENTO DE NORMAS DE REGULACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL RELACIONADAS A LOS CERTIFICADOS DE OPERADOR AÉREO, CERTIFICADOS DE OPERACIÓN Y AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN; DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL AVIONES; DE CERTIFICACIÓN, OPERACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS; DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.

PARA SU IMPOSICIÓN, LA AUTORIDAD COMPETENTE DEBERÁ TOMAR EN CUENTA LA PROPORCIONALIDAD Y MOTIVAR ESPECIALMENTE SU DECISIÓN. (5)

### **MEDIDAS CAUTELARES**

Art. 194-A.- ANTES DEL INICIO DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR O DURANTE LA TRAMITACIÓN DEL MISMO, LA AAC PODRÁ ADOPTAR LAS MEDIDAS PROVISIONALES QUE ESTIME OPORTUNAS, PARA ASEGURAR LA EFICACIA DE LA RESOLUCIÓN O PARA PROTEGER LA SALUD,

INTEGRIDAD FÍSICA, LA VIDA, LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, SIEMPRE QUE EXISTA APARIENCIA DE BUEN DERECHO Y PELIGRO, LESIÓN O FRUSTRACIÓN POR DEMORA.

NO PODRÁN DICTARSE MEDIDAS PROVISIONALES SUSCEPTIBLES DE CAUSAR PREJUICIOS DE IMPOSIBLE O DE DIFÍCIL REPARACIÓN A LOS INTERESADOS O QUE IMPLIQUEN VIOLACIÓN DE LOS DERECHOS AMPARADOS POR LAS LEYES. LAS MEDIDAS PROVISIONALES PODRÁN DEJARSE SIN EFECTO O MODIFICARSE DURANTE LA TRAMITACIÓN DEL PROCEDIMIENTO, DE OFICIO O A INSTANCIA DE PARTE, EN VIRTUD DE CIRCUNSTANCIAS SOBREVENIDAS O QUE NO PUDIERON SER TENIDAS EN CUENTA EN EL MOMENTO DE SU ADOPCIÓN. LAS MEDIDAS CAUTELARES DEBERÁN ADOPTARSE POR ESCRITO, SER NOTIFICADAS A LOS INTERESADOS EN EL MÁS BREVE PLAZO EL CUAL NO PODRÁ EXCEDER DE CUARENTA Y OCHO HORAS Y SURTIRÁN EFECTOS DESDE SU EMISIÓN.

A SOLICITUD DE LA AAC LA POLICÍA NACIONAL CIVIL DEBERÁ AUXILIAR EN LA EJECUCIÓN DE LAS MEDIDAS CAUTELARES QUE SE HUBIESEN DICTADO.

LA AUTORIDAD ESTARÁ OBLIGADA A INICIAR EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR CORRESPONDIENTE EN UN PLAZO DE QUINCE DÍAS HÁBILES CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE EMISIÓN DEL ACUERDO O ACTO QUE LAS DECRETE. ESTE PLAZO ES IMPRORRÓGABLE.

EN TODO CASO, ESTAS MEDIDAS SE EXTINGUIRÁN SI EL PROCEDIMIENTO NO SE INICIA EN EL PLAZO ANTES REGULADO O, EN SU CASO, CON LA EFICACIA DE LA RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA QUE PONGA FIN AL PROCEDIMIENTO CORRESPONDIENTE. (5)

### **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 DESCRITAS EN LA PRESENTE LEY QUE NO TENGAN CONTEMPLADA UNA SANCIÓN ESPECÍFICA, SERÁN SANCIONADAS DE CONFORMIDAD A LA GRAVEDAD DE ESTA, CONFORME A LOS PARÁMETROS PREVISTOS EN EL ART. 192 PRECEDENTE. (5)

### **CRITERIO PARA LA IMPOSICIÓN DE MULTA**

Art. 196-A.- LA AAC DECIDIRÁ EL MONTO DE LA MULTA A IMPONER DENTRO DEL PARÁMETRO DETALLADO EN EL ARTÍCULO 192 DE LA PRESENTE LEY PARA ELLO SERÁ CALCULADO TOMANDO EN CUENTA LOS SIGUIENTES CRITERIOS: TAMAÑO DE LA EMPRESA, EL IMPACTO EN LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS Y DEL ESTADO, LA NATURALEZA DEL PERJUICIO CAUSADO O EL PELIGRO, EL GRADO DE INTENCIONALIDAD DEL INFRACTOR, EL GRADO DE PARTICIPACIÓN EN LA ACCIÓN U OMISIÓN Y

---

LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE ESTA SE COMETA, LA REINCIDENCIA O INCUMPLIMIENTO REITERADO, SEGÚN EL CASO.

A EFECTOS DE LA GRADUACIÓN DE SANCIONES, SE CONSIDERA REINCIDENCIA LA COMISIÓN DE UNA INFRACCIÓN DE LA MISMA NATURALEZA ANTES DE QUE HAYA PRESCRITO LA INFRACCIÓN ANTERIOR.

SI UN MISMO HECHO U OMISIÓN ES CONSTITUTIVO DE DOS INFRACCIONES O MÁS, O SI DE LA COMISIÓN DE UNA INFRACCIÓN SE DERIVA NECESARIAMENTE OTRA, SE IMPONE ÚNICAMENTE LA SANCIÓN CORRESPONDIENTE A LA INFRACCIÓN MÁS GRAVE DE LAS COMETIDAS. (5)

### **ACEPTACIÓN DE LOS HECHOS POR EL INFRACTOR**

Art. 196-B.- SI INICIADO UN PROCEDIMIENTO SANCIONADOR, EL INFRACTOR RECONOCE SU RESPONSABILIDAD DE FORMA EXPRESA Y POR ESCRITO, SE PODRÁ RESOLVER EL PROCEDIMIENTO CON LA IMPOSICIÓN DE LA SANCIÓN QUE PROCEDA. ESTA CIRCUNSTANCIA SERÁ CONSIDERADA UNA ATENUANTE PARA LA DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN.

EN ESTOS CASOS, EL FUNCIONARIO COMPETENTE PODRÁ CONSIDERAR PERMUTAR LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN ESTA LEY POR UN APERCIBIMIENTO ESCRITO.

CUANDO LA SANCIÓN TENGA CARÁCTER PECUNIARIO, SE PODRÁN APLICAR REDUCCIONES DE HASTA UNA CUARTA PARTE DE SU IMPORTE. LA REDUCCIÓN DE LA PENA O EL APERCIBIMIENTO ESCRITO DEBERÁ INCORPORARSE AL EXPEDIENTE DEL INFRACTOR. (5)

### **REINCIDENCIA**

Art. 196-C.- NO PROCEDERÁ LA APLICACIÓN DE REDUCCIONES A MULTAS PECUNIARIAS NI LA PERMUTA DEL CASTIGO CUANDO SE TRATE DE REINCIDENCIA.

EN CASO DE REINCIDENCIA, SE APLICARÁ LA MULTA CON UNA CUARTA PARTE MÁS DE LA SANCIÓN QUE LE CORRESPONDA, AL IMPONER LAS CIRCUNSTANCIAS AGRAVANTES DE LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN LA PRESENTE LEY, LA AAC DEBERÁ CONSIDERAR LOS CRITERIOS SIGUIENTES: LA GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN, LOS DAÑOS CAUSADOS Y LA REINCIDENCIA. (5)

### **MEDIDAS ALTERNATIVAS A LA INSTRUCCIÓN DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

Art. 196-D.- LA AUTORIDAD COMPETENTE PARA TRAMITAR EL PROCEDIMIENTO E IMPONER LA SANCIÓN PODRÁ ACORDAR NO INSTRUIR EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR. EN SU LUGAR, LA AUTORIDAD COMPETENTE PODRÁ APERCIBIR AL SUJETO RESPONSABLE A FIN DE QUE, EN EL PLAZO QUE EL ÓRGANO SANCIONADOR DETERMINE, ACREDITE LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS QUE EN CADA CASO RESULTASEN PERTINENTES, SIEMPRE QUE EL INFRACTOR NO HUBIESE SIDO SANCIONADO O APERCIBIDO CON ANTERIORIDAD POR UN HECHO SIMILAR.

PREVIO A ADOPTAR DICHA DECISIÓN, DEBERÁ DAR AUDIENCIA DE LOS INTERESADOS.

---

ESTA DECISIÓN DEBERÁ SER ESPECIALMENTE MOTIVADA Y LA AUTORIDAD COMPETENTE DEBERÁ TENER EN CUENTA, ENTRE OTROS ASPECTOS, LOS SIGUIENTES:

- a) LA NATURALEZA DE LOS HECHOS Y LA MAGNITUD DEL DAÑO CAUSADO SI LO HUBIERE.
- b) SI EXISTE DOLO O CULPA EN EL ACTUAR DEL SUPUESTO INFRACTOR.
- c) SI EL SUPUESTO INFRACTOR ACTUÓ DE MANERA DILIGENTE PARA PREVENIR O MINIMIZAR EL DAÑO O RIESGO A LOS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS.
- d) SI EL SUPUESTO INFRACTOR HA REGULARIZADO O HA INICIADO ACCIONES PARA REGULARIZAR LA SITUACIÓN QUE DIO LUGAR A LA INFRACCIÓN.
- e) SI EL APERCIBIMIENTO NO FUERA ATENDIDO EN EL PLAZO QUE EL ÓRGANO SANCIONADOR HUBIERE DETERMINADO, PROCEDERÁ LA APERTURA DEL CORRESPONDIENTE PROCEDIMIENTO SANCIONADOR. (5)

### **CANCELACIÓN DE MULTAS**

Art. 197.- LAS MULTAS DEBERÁN 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.

NO PODRÁN EMITIRSE, RENOVARSE Y/O PRORROGARSE LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, CERTIFICADOS, PERMISOS Y DEMÁS AUTORIZACIONES OTORGADAS POR LA AAC CUANDO EXISTAN MULTAS PENDIENTES DE PAGO EN CONTRA DEL SOLICITANTE. (5)

### **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.- LA AAC PODRÁ RETENER AERONAVES MIENTRAS SE REALIZAN LAS INVESTIGACIONES PERTINENTES EN CASOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS, ASÍ COMO EN CASO DE VIOLACIÓN A LAS LEYES, A LOS REGLAMENTOS A LAS REGULACIONES AÉREAS, DE TRÁFICO AÉREO Y POR RAZONES DE SEGURIDAD AÉREA. (5)

**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, autorízase 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.

**NOMBRAMIENTO 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 SARAVIA,  
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  
Adar.

**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.
- (5) D. L. No. 721, 18 DE ABRIL DE 2023;  
D. O. No. 87, T. 439, 15 DE MAYO DE 2023.

**DEROGATORIA PARCIAL:**

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

**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.

**REFORMA:**

D. L. N° 286, 8 DE FEBRERO DE 2022;  
D. O. N° 45, T. 434, 4 DE MARZO DE 2022.

**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)**

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

NGC  
21/03/22

NGC  
25/05/23