

La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el cuartel San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazan, con fecha 4 de diciembre de 1829.



Empresa Nacional de Artes Gráficas
E.N.A.G.

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

AÑO CXXVII TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS, C. A.

MIÉRCOLES 19 DE MAYO DEL 2004 NUM. 30,393

Sección A

Poder Legislativo

DECRETO No. 55-2004

EL CONGRESO NACIONAL.

CONSIDERANDO: Que la Constitución de la República establece que el Estado de Honduras, ejerce soberanía, jurisdicción completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, cuyo dominio es inalienable e imprescriptible, sin desconocer derechos legítimos similares con otros Estados, sobre la base de reciprocidad, ni afectar los derechos de libre navegación de todas las naciones conforme al Derecho Internacional en el cumplimiento de los Tratados o Convenios ratificados por el Estado.

CONSIDERANDO: Que es de interés nacional, la permanente promoción, apoyo al desarrollo y operación de las empresas nacionales y extranjeras que operan los servicios aéreos de transporte público interno e internacional, en vuelos regulares y no regulares, así como los vuelos especiales con el propósito de contribuir al desarrollo económico de la nación, en todos sus aspectos y manifestaciones.

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras, ratifica los principios de la política de cielos abiertos, con el propósito de atraer capital extranjero, otorgando las Cinco (5) Libertades del Aire, creando un ambiente propicio para asegurar y fortalecer la existencia de la propiedad privada con su más amplio concepto sin más limitaciones que aquellas que por motivo de necesidad o de interés público establezca la Ley.

CONSIDERANDO: Que la seguridad aeroportuaria tiene como objetivo fundamental, salvaguardar personas e instalaciones para proporcionar protección contra los actos de interferencia ilícita de las personas, bienes e infraestructura de los aeropuertos; siendo deber general coadyuvar a que los órganos competentes del Estado realicen una efectiva labor en caso de violación a las disposiciones que regulan la aviación civil, constituyéndose de interés nacional la aplicación de las recomendaciones establecidas en los Convenios Internacionales que el país ha suscrito, adherido y ratificado.

SUMARIO

Sección A
Decretos y Apendidos

Poder Legislativo

Decreto No. 55-2004 del Poder Legislativo del Congreso Nacional, que declara el espacio aéreo de Honduras, como zona de libre navegación de los Estados.

Aviación

Sección B

Asesor Legales

Declarando para el cumplimiento

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras garantiza la seguridad, regularidad y eficiencia dentro de la actividad de la aviación civil desarrollada en el país, para el logro de tales fines hace suyos los principios del Derecho Internacional respecto al combate de todo acto tendiente a crear inseguridad en los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, para el logro de tal objetivo el Estado hondureño hará uso de cuanta norma, procedimiento y recurso posea y sea necesario.

CONSIDERANDO: Que la Ley de Aeronáutica Civil vigente, fue emitida mediante Decreto No. 146 de fecha 3 de septiembre de 1957 y publicado en "La Gaceta" Diario Oficial de la República, en su número 16,314 de fecha 24 de octubre del mismo año, la que requiere ser sustituida por una nueva Ley, que contenga una legislación moderna e integrada, que responda al Derecho Aéreo Internacional, comprendiendo una normativa que esté acorde con los nuevos conceptos en materia de aviación civil.

CONSIDERANDO: Que son atribuciones del Congreso Nacional, crear, decretar, interpretar, reformar y derogar las leyes.

POR TANTO:

DECRETA:

LA SIGUIENTE:

LEY DE AERONÁUTICA CIVIL

TÍTULO I

AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- La presente Ley es de orden público y establece las normas que regulan la Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo nacional.

ARTÍCULO 2.- Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que realice actividades aeronáuticas de carácter civil, tiene el deber de acatar en forma irrestricta las disposiciones contenidas en la presente Ley, así como de las regulaciones que en materia de su competencia emita la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

ARTÍCULO 3.- Es finalidad de la presente Ley: Promover el desarrollo nacional apoyando y fomentando la realización de las actividades vinculadas al subsector de aeronáutica civil, creando las condiciones necesarias y ejecutando acciones administrativas operacionales de regulación y promoción para operar servicios de transporte aéreo interno e internacional en forma ordenada, segura, eficiente y confiable, cumpliendo con los objetivos siguientes:

- 1) Facilitar el acceso al mercado, vigilar la libre competencia y regular la operación de las empresas de servicios de transporte aéreo que sirvan al mercado hondureño, combatiendo prácticas desleales que limiten este derecho o el abuso de posiciones dominantes o monopólicas;
- 2) Incrementar el turismo receptivo a través de la libre determinación de la capacidad de oferta de asientos desde y hacia Honduras;
- 3) Promover, fomentar y desarrollar la tecnología aeronáutica en el país, otorgando prioridad al establecimiento de fábricas de aeronaves, partes, piezas, repuestos y de talleres aeronáuticos privados; así como sistemas que faciliten el control del tráfico aéreo, los servicios de ayuda a la navegación aérea y a la seguridad aeroportuaria y operacional;
- 4) Incentivar el crecimiento y modernización del parque aéreo hondureño, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aeronáutica, pública y privada;
- 5) Fomentar y promover la capacitación y especialización del personal aeronáutico hondureño y de profesionales en todas las áreas vinculadas a la aviación civil;
- 6) Fomentar y promover la capacitación del personal técnico aeronáutico hondureño mediante la prestación de facilidades para el establecimiento de escuelas y talleres de aviación;

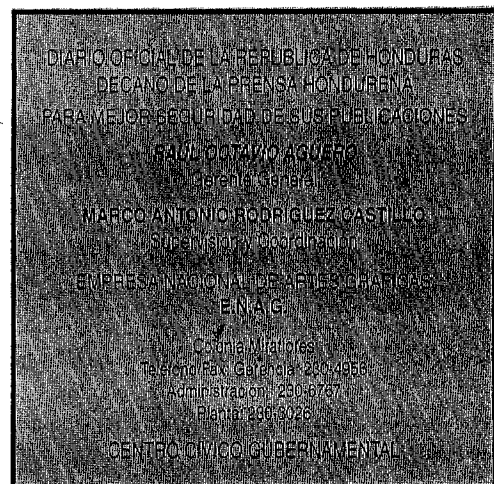
- 7) Apoyar la creación de escuelas de aviación civil, clubes aéreos, museos, centros de educación superior y de investigación aérea pública y privada;
- 8) Garantizar el respeto de los derechos de los usuarios de los servicios de transporte aéreo y de quienes resultaren afectados por el desarrollo de dicha actividad;
- 9) Promover la integración del territorio nacional especialmente las zonas geográficamente alejadas, otorgando para ello los incentivos correspondientes; y,
- 10) Establecer el marco de las políticas públicas, organización, ámbito de competencias y coordinación interinstitucional que faciliten la aplicación de esta Ley.

ARTÍCULO 4.- Honduras adopta la política aérea de los Cielos Abiertos y de acuerdo a la misma otorga irrestrictamente a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, las Cinco (5) Libertades del Aire, de la Primera a la Quinta reconocidas en la Convención de Aviación Civil Internacional y sus protocolos, limitadas únicamente a los aspectos de seguridad y responsabilidad señalados en la presente Ley.

Las Cinco (5) Libertades del Aire referidas en el párrafo que antecede se entenderá que son:

- 1) Primera Libertad. El derecho de sobrevolar el territorio nacional sin aterrizar;
- 2) Segunda Libertad. El derecho de aterrizar en el territorio nacional por motivos técnicos pero no comerciales;
- 3) Tercera Libertad. El derecho de desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes del Estado de nacionalidad de la aeronave en el territorio nacional;

La Gaceta



4) Cuarta Libertad. El derecho de embarcar pasajeros, correo y mercancías en territorio nacional con destino al Estado de nacionalidad de la aeronave; y,

5) Quinta Libertad. El derecho concedido al Estado de nacionalidad de la aeronave de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes o con destino a un tercer Estado.

ARTÍCULO 5.- Con el propósito de incrementar el desarrollo de la Aviación Civil en Honduras, el Estado proclama y sustenta como política aerocomercial, el principio de libre competencia, sin que tal libertad se convierta en una competencia ruinosa, antieconómica o ponga en riesgo la seguridad de las personas.

ARTÍCULO 6.- Son Entes Reguladores en materia del subsector de aviación civil:

- 1) El Poder Ejecutivo por medio de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda formulará y dictará la política nacional del Sector;
- 2) El Poder Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Estado en los Despachos de Industria y Comercio regulará y supervisará lo relativo a competencia y competitividad; y,
- 3) Las funciones de regulación y fiscalización corresponderán al Estado por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

ARTÍCULO 7.- Para los fines y efectos de la Ley de Aeronáutica Civil deberá atenderse la terminología que aparece en la misma bajo los conceptos siguientes:

ABORDAJE: Se entiende por abordaje aéreo la colisión entre dos (2) o más aeronaves en operación. Se considera también abordaje aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes abordo de éstas, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

AERONAVE: Es toda máquina o aparato que puede sustentarse en la atmósfera, por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra o del agua.

AERÓDROMO: Es toda área definida de tierra o de agua que incluye toda sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados totalmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves.

AEROPUERTO: Es todo aeródromo en el que existen de manera permanente, instalaciones y servicios con carácter público para asistir, de modo regular al tráfico aéreo, permitir el estacionamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

AUTORIDAD AERONÁUTICA: Es la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Honduras que ejerce sus funciones a través del Director General de Aeronáutica Civil, o persona a quien él delegue alguna o varias de las atribuciones emanadas de la presente Ley.

AVIACIÓN AGRÍCOLA: Es aquella rama de la aeronáutica, organizada, equipada y entrenada para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura en cualquiera de sus aspectos.

CÓDIGOS COMPARTIDOS: Es aquel mediante el cual dos (2) o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno solo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

CONVENIO DE CHICAGO: Es el Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito en la Ciudad de Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944, fue ratificado por el Gobierno de Honduras el 18 de febrero de 1953 mediante Decreto No.89 y depositado el Instrumento de ratificación el 7 de mayo del mismo año. Contiene el marco general o la codificación del Derecho Aeronáutico Internacional Público y la Constitución de Aviación Civil Internacional (OACI). Forman parte del mismo dieciocho (18) anexos que contienen sus posiciones reglamentarias sobre Aviación Civil.

CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN: Es el documento personal e intransferible, otorgado por el Estado de Honduras a través de una Resolución dictada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con esta Ley y sus Reglamentos que autoriza a un particular o una empresa, nacional o extranjera, a operar en determinadas rutas de servicios públicos de transporte aéreo, nacionales o internacionales.

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: Es el documento acreditativo de las perfectas condiciones técnicas de aptitud de la aeronave para la navegación aérea.

CERTIFICADO DE MATRÍCULA: Documento extendido por la autoridad aeronáutica civil hondureña o su similar extranjera, mediante el cual se da por establecida la nacionalidad de una aeronave.

CERTIFICADO OPERATIVO (CO): Es el documento extendido por la Dirección General de Aeronáutica Civil a los operadores de otros servicios diferentes a los amparados en un certificado de explotación u operador de servicio de transporte aéreo que demuestra la idoneidad para la prestación del servicio de que se trate, de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) correspondiente.

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (COA): Es el documento otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que comprueba que un operador de transporte aéreo o titular de un Certificado de Explotación llena los requisitos técnicos establecidos en las Leyes y Reglamentos de Aeronáutica Civil de Honduras.

CONVALIDACIÓN: Es el acto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante el cual acepta como válida una acción emitida por otra autoridad aeronáutica extranjera dentro de la esfera de su competencia.

DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (DEG): Es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para completar los activos de reserva existente de los países miembros y se redefinió en base a una cesta de monedas actualmente integrada por el Dólar de los Estados Unidos, el Euro, La Libra Esterlina y el Yen Japonés y se calcula sumando determinados

montos de las cuatro (4) monedas valoradas en dólares de Estados Unidos sobre la base de los tipos de cambio cotizados diariamente. Para los efectos de esta Ley se tomará como referencia el valor que esté fijado al momento que ocurra la pérdida, se cometa la infracción o se pague la indemnización para establecer las responsabilidades y sus límites, valor que se tendrá en cuenta tanto en casos judiciales como extrajudiciales; y su cálculo se efectuará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha en que ocurran los acontecimientos anteriormente referidos.

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil, Organismo dependiente de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), es el órgano que dictará las normas, ejercerá supervisión y vigilancia sobre todas las actividades de aviación civil que se desarrollen dentro de la República de Honduras.

EMPLEADO: Es todo agente o dependiente del porteador que actúa en nombre y representación del mismo, mientras realice las funciones que correspondan a su destino, estén o no dentro del campo de sus atribuciones.

ESPACIO AÉREO HONDUREÑO: Es aquel en el cual el Estado de Honduras ejerce soberanía y control, dicho territorio comprende las extensiones terrestres, plataforma submarina o zócalo continental e insular, aguas territoriales e islas adyacentes en ambos océanos, que se encuentran o lleguen encontrarse bajo la soberanía, jurisdicción o mando de la República.

INFRACCIÓN: Violación de las normas jurídicas contenida en la Ley de Aeronáutica Civil, sus Reglamentos o Regulaciones.

INTERCAMBIO DE AERONAVES: Es el contrato por el cual dos (2) o más empresas se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves. Debe constar por escrito y pueden celebrarse en las modalidades de fletamento o arrendamiento recíproco; sometándose a las formalidades establecidas en esta Ley, según el tipo de contrato. Tratándose de aeronaves hondureñas deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OPERADOR: Persona natural o jurídica que debidamente autorizada por la autoridad aeronáutica se dedica a prestar un servicio regulado por la Ley de Aeronáutica Civil.

PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO: Es que lleva acabo funciones especializadas directamente vinculadas con las actividades de aviación civil, y que cuenta para ello con las licencias y certificados de aptitud expedidos o convalidados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

PESO: Significa el peso máximo de la aeronave autorizada para el despegue por el Certificado de Aeronavegabilidad.

PORTEADOR O TRANSPORTADOR: Es toda empresa de transporte aéreo que mediante Certificado de Explotación o autorización otorgados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con carácter regular o no regular sea o no propietaria de la aeronave.

RAC: Regulaciones Aeronáuticas Civiles de Honduras, son normas de carácter eminentemente técnico, emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, sus reglamentos y las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional y cualquier otro Organismo Internacional de competencia aeronáutica y que sea reconocido legalmente en la República.

REGLAMENTOS: Normas de carácter administrativo emitidas por el Poder Ejecutivo a fin de dar aplicación y cumplimiento a la Ley de Aeronáutica Civil.

SEGURIDAD: Es la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.

SOPTRAVI: Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda.

TRANSPORTE AÉREO: Se considera como tal, la serie de actos destinados a trasladar de un punto de partida a uno de destino por la vía aérea a pasajeros, carga o correo.

CAPÍTULO III

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

ARTÍCULO 8.- La presente Ley será aplicable a todas las personas, naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que realicen actividades aeronáuticas de carácter civil, ya sea mediante el uso del espacio aéreo o la construcción, administración, o explotación de infraestructura y cualquier otra actividad relacionada con este campo.

ARTÍCULO 9.- El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Honduras está sujeto exclusiva y absolutamente a la soberanía nacional.

Para los efectos de esta Ley, dicho territorio comprende las extensiones terrestres, plataforma submarina o zócalo continental e insular, aguas territoriales e islas adyacentes en ambos océanos, que se encuentran o lleguen a encontrarse bajo la soberanía, jurisdicción o mando de la República.

ARTÍCULO 10.- La actividad aeronáutica se rige por la Constitución de la República de Honduras, por los Tratados y Convenciones Internacionales ratificados por el Estado de Honduras, por la presente Ley, Reglamentos y Regulaciones. Supletoriamente se regirá por las disposiciones de Derecho Público y Privado vigentes, según sea el caso, así como por los principios generales del Derecho Aeronáutico, los usos y costumbres internacionales sobre la materia y por las disposiciones legales análogas.

ARTÍCULO 11.- Toda aeronave civil que se encuentre en territorio nacional o vuele sobre él, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades hondureñas, para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil.

ARTÍCULO 12.- Se someterán a las leyes y tribunales nacionales:

- 1) Los actos ejecutados y los hechos ocurridos abordo de las aeronaves hondureñas durante el vuelo, sea que éste se realice sobre el territorio hondureño, sobre alta mar o sobre un territorio que no dependa de la soberanía de ningún Estado;
- 2) Los actos ejecutados y los hechos ocurridos abordo de las aeronaves hondureñas durante el vuelo sobre territorio de un Estado extranjero, excepto en aquellos casos en que interesen a la seguridad o el orden público del Estado subyacente;
- 3) Los actos ejecutados y los hechos ocurridos abordo de las aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio hondureño, o que se encuentren estacionadas en él, cuando tales actos o hechos interesen a la seguridad o el orden público de Honduras o cuando produzcan o se pretenda que tengan efecto en el territorio nacional;
- 4) Los actos ejecutados y los hechos ocurridos abordo de las aeronaves con matrícula extranjera operadas por empresas hondureñas de conformidad a esta Ley, durante el vuelo sobre el territorio hondureño, alta mar o un territorio que no dependa de la soberanía de ningún Estado, que se encuentre estacionada en territorio hondureño o durante el vuelo sobre el territorio de un Estado extranjero; excepto en aquellos casos en que interese a la seguridad y el orden público del Estado subyacente o se trate del Estado cuya matrícula ostente la aeronave.

ARTÍCULO 13.- Los actos tipificados como delito por la legislación hondureña o internacional, ocurridos abordo de cualquier aeronave sobre territorio o mar territorial extranjero, cuando su primer punto de aterrizaje sea el territorio hondureño dan derecho a la autoridad competente para determinar si dichos actos deben juzgarse conforme a las leyes nacionales.

ARTÍCULO 14.- Todo acto civil o comercial y todo hecho de carácter civil que se haya realizado abordo de una aeronave hondureña, se considerará realizado en territorio de Honduras, siempre que la Ley hondureña sea aplicable.

ARTÍCULO 15.- El Estado de Honduras podrá adoptar cualesquiera normas, procedimientos o métodos técnicos de navegación aérea o de aviación civil aprobados y recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de conformidad a lo prescrito en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 16.- En aquellos casos en que las empresas de transporte aéreo que operen en el mercado hondureño realicen prácticas desleales, el ente regulador competente de los referidos en el Artículo 6 de esta Ley, podrán tomar las medidas que conforme a Derecho correspondan.

TÍTULO II

AUTORIDAD AERONÁUTICA

CAPÍTULO I

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

ARTÍCULO 17.- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como dependencia de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), es el Órgano que dictará las normas, ejercerá la supervisión y vigilancia sobre todas las actividades relacionadas a la aviación civil que se desarrollen en la República de Honduras, debiendo enmarcar sus actuaciones dentro de los límites que establecen la Constitución de la República, los Tratados

y Convenios Internacionales que en esta materia haya suscrito y ratificado el Estado de Honduras, la presente Ley, sus Reglamentos y Regulaciones.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) deberá contar con las unidades necesarias para su funcionamiento, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 18.- Son competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil las siguientes:

1) COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS:

- a) Ejecutar las políticas de Aviación Civil que dicte el Poder Ejecutivo;
- b) Proponer para su aprobación por medio de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), los proyectos de reglamentos de la presente Ley y sus instructivos técnicos para su respectiva aprobación por parte del Poder Ejecutivo;
- c) Asesorar al Poder Ejecutivo en las políticas a seguir respecto de la aeronáutica civil, proponiendo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), la ratificación, adhesión o denuncia de Convenios Internacionales sobre la aviación civil por parte del Estado de Honduras y el nombramiento de los candidatos y candidatas para representar a Honduras ante los Organismos Internacionales;
- d) Ejercer el control y suministro de los servicios auxiliares de la navegación aérea, otorgando, contratando, modificando, suspendiendo y cancelando la gestión indirecta de los mismos;
- e) Administrar el presupuesto de la entidad y llevar los registros contables;
- f) Nombrar y contratar el personal técnico y administrativo para la funcionalidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI);
- g) Aprobar las tarifas, tasas y derechos que causen sus actuaciones administrativas tales como: otorgamiento de licencias, certificados, permisos, inscripciones registrales, de reparaciones mecánicas y otras;
- h) Aplicar las sanciones por violaciones a esta Ley, sus Reglamentos y las regulaciones técnicas aeronáuticas;
- i) Aceptar de acuerdo al procedimiento legalmente establecido: herencias, legados o donaciones otorgados por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras;
- j) Administrar proyectos sobre meteorología, navegación aérea, transporte aéreo, seguridad operacional y aeroportuaria u otros que tengan relación directa con la actividad aeronáutica;
- k) Coordinar con la Secretaría de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, a fin de darle seguimiento y fiel cumplimiento a los Tratados y Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Estado de Honduras en materia de aviación civil; y,
- l) Cumplir con las demás atribuciones que le asignen esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones o que resulten de los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por Honduras.

2) COMPETENCIA DE REGULACIONES:

- a) Velar por el estricto cumplimiento de esta Ley, sus Reglamentos en los Convenios y Tratados Internacionales sobre aviación civil suscritos y ratificados por Honduras y las Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC);
- b) Emitir, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) de Honduras, de conformidad con esta Ley, sus reglamentos y las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional y cualquier otro Organismo Internacional de competencia aeronáutica y que sea reconocido legalmente en la República;
- c) Establecer y autorizar las normas técnicas para la construcción de aeródromos, aeropuertos, helipuertos, hangares, talleres, oficinas y cualquier instalación para el despegue y aterrizaje de aeronaves nacionales, internacionales o privadas dentro de las áreas respectivas de acuerdo con los planos reguladores y las normas reglamentarias;
- d) Elaborar, ejecutar y coordinar con los organismos competentes del Estado los programas nacionales de seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita como el de control de calidad de la seguridad de la aviación civil;
- e) Establecer los requisitos mínimos relativos al otorgamiento, revalidación, convalidación, suspensión y revocación de licencia y certificados de actitud al personal aeronáutico de tierra y de vuelo de conformidad con las Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC);
- f) Garantizar la seguridad de la navegación aérea para lo cual dictará las normas técnicas aplicables a toda la Aviación Civil las que deberá revisar periódicamente para una mejor aplicación preventiva de incidentes y accidentes;
- g) Garantizar la seguridad de la navegación aérea por medio de sus inspectores estableciendo programas de vigilancia operacional y tomando las medidas que estime pertinente de conformidad con esta Ley, sus Reglamentos y las Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC);
- h) Proponer ante la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), las medidas que fuesen necesarias para evitar la construcción de edificaciones, torres y otros obstáculos que constituyan a su juicio un peligro para el tránsito aéreo alrededor de los aeropuertos y aeródromos, así como autorizar las construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas de servidumbre aeronáutica;
- i) Normar y fiscalizar los servicios de seguridad aeroportuaria y de extinción de incendios; y,
- j) Otorgar permisos para vuelos especiales de conformidad con esta Ley y sus Reglamentos.

3) DE INSPECCIÓN, CERTIFICACIÓN Y REGISTRO:

- a) Inspeccionar y evaluar las operaciones aeronáuticas por medio de sus inspectores quienes tendrán plena potestad para disponer las inspecciones y pruebas de las aeronaves civiles, sus motores, equipo de navegación, radiocomunicación, instrumentos y demás accesorios cuando considere oportuno, con el fin de mantener y garantizar la seguridad operacional de toda aeronave civil sobre territorio nacional. Igualmente los inspectores tendrán plena potestad de acceder a las instalaciones, documentos, registros,

intervenir en operaciones así como: cualquier actividad aeronáutica desarrollada por los operadores y prestadores de servicios de aviación civil;

- b) Expedir, revalidar, suspender o cancelar los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de aeronaves;
- c) Expedir, revalidar, suspender o cancelar los certificados de explotación nacionales e internacionales, expedidos u otorgados en el país y demás permisos de concesión comercial, así como verificar el cumplimiento de los requisitos legales;
- d) Expedir, suspender o revocar los Certificados de Operador Aéreo (COA) para los concesionarios del transporte público;
- e) Expedir, suspender o revocar los Certificados Operativos (CO) para talleres aeronáuticos y escuelas de aviación civil;
- f) Certificar aeródromos, aeropuertos, helipuertos y demás instalaciones de la aviación civil;
- g) Expedir, revisar, transferir, rechazar y cancelar certificados de aeródromos, elaborar, publicar y enmendar directrices, boletines, órdenes relativos al aeródromo coherente con la reglamentación emitida al efecto;
- h) Velar porque el titular del Certificado de Aeródromo sea competente para garantizar que el aeródromo y su espacio físico correspondiente y procedimiento de explotación con seguros para el uso de las aeronaves y organizará la vigilancia del cumplimiento de los reglamentos e imponer las sanciones respectivas por incumplimiento;
- i) Establecer las normas pertinentes para los exámenes médicos al personal técnico aeronáutico;
- j) Llevar el control de todos los agentes y representantes de líneas aéreas extranjeras que no operen en Honduras y agencias de viajes legalmente establecidas;
- k) Llevar el registro Nacional Aeronáutico; y,
- l) Supervisar la infraestructura aeroportuaria como terminales, pistas de aterrizaje, aterrizaje y demás facilidades en tierra necesarias para las operaciones de despegue, estacionamiento y servicio de aeronaves.

4) OPERACIONALES:

- a) Operar o en su caso contratar los sistemas de apoyo a la navegación de información meteorológica, radio comunicación, sistemas electrónicos de ubicación y orientación, radares, radio faros y otros;
- b) Operar o en su caso contratar los sistemas de control de tráfico aéreo, manejo de zonas de control y del espacio aéreo nacional;
- c) Operar o en su caso coordinar los sistemas de emergencia como bomberos, equipos de salvamento y acciones de policía; y,
- d) Informar a los operadores de aeronaves sobre el establecimiento, modificación y cancelación de rutas aéreas y aerovías en el territorio nacional.

5) DE PROMOCIÓN:

- a) Fomentar el desarrollo de la aviación civil por medio de los clubes aéreos, el adiestramiento y la formación de pilotos civiles y

supervisar las actividades técnicas y aéreas de los clubes aéreos; y.

- b) Fomentar y apoyar la capacitación de técnicos hondureños en todas las ramas de la aeronáutica civil. Seleccionar candidatos y candidatas idóneas para el aprovechamiento de becas ofrecidas por Organismos Internacionales o por gobiernos extranjeros bajo la forma y condiciones establecidas en el Reglamento que al efecto se emita.

6) DE INVESTIGACIÓN:

- a) Investigar los accidentes e incidentes aéreos civiles que ocurrieran en el país para establecer sus causas y reducir o eliminar las posibilidades de su repetición por medio de regulaciones apropiadas e identificar las infracciones a las leyes y demás disposiciones. En caso de accidentes aéreos ocurridos en el país, la Dirección General de Aeronáutica Civil coordinará, con las autoridades civiles y militares, las operaciones de búsqueda y salvamento de conformidad con esta Ley, su Reglamento y las regulaciones técnicas, así como los Convenios Internacionales según sea el caso; y.

- b) Integrar y apoyar el funcionamiento de las comisiones de seguridad o de investigación técnica aeronáutica.

CAPÍTULO II

DEL DIRECTOR GENERAL Y SUB-DIRECTOR

ARTÍCULO 19.- La Dirección y Administración de la Dirección General de Aeronáutica Civil, estará a cargo de un Director General y un Sub Director, nombrados por el Presidente de la República. Durarán en su cargo cuatro (4) años y tendrán carácter de funcionarios públicos.

El Sub-Director en el accionar técnico aeronáutico, apoyará al Director General.

ARTÍCULO 20.- Para ser Director General se requiere:

- 1) Ser hondureño por nacimiento;
- 2) Tener formación en el ramo aeronáutico, acreditar experiencia de por lo menos cinco (5) años en los últimos diez (10) años en el campo operacional aeronáutico y poseer título universitario;
- 3) Estar en el libre ejercicio de sus derechos civiles; y.
- 4) Ser de reconocida capacidad y honorabilidad.

ARTÍCULO 21.- Para ser Subdirector se requiere cumplir con los numerales 1), 3) y 4) del artículo anterior, quien aspire a tal cargo deberá además acreditar su Título Universitario en Administración Pública, Administración de Empresas o Carreras Afines o formación en el campo Técnico-Aeronáutico como Ingeniero de Vuelo, Piloto Aviador o formación afín.

ARTÍCULO 22.- No podrán ser nombrados Director o Subdirector:

- 1) Las personas que sean socios de empresas de transporte aéreo comercial o que tengan con ellas intereses o dependencia;
- 2) Los que directa o indirectamente sean concesionarios del Estado en el sector;

- 3) Los cónyuges y los parientes del Presidente y del Vicepresidente de la República, de los Secretarios y Sub Secretarios de Estado dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad; y.

- 4) Quienes tengan cuentas pendientes con el Estado.

ARTÍCULO 23.- El Director y Subdirector ejercerán sus funciones a tiempo completo y no podrán desempeñar otro cargo o servicio público remunerado, excepto los de carácter docente; y cesarán en sus funciones por las causas siguientes:

- 1) Incapacidad o negligencia manifiesta o incumplimiento grave de sus funciones;
- 2) Sentencia judicial condenatoria firme por causa penal, que merezca pena de reclusión;
- 3) Morosidad comprobada con la Hacienda Pública; y.
- 4) Renuncia.

ARTÍCULO 24.- El Director General, propondrá ante la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), el organigrama de la institución, estableciendo los departamentos que sean necesarios para su funcionamiento.

ARTÍCULO 25.- En ausencia del Director General, éste será sustituido temporalmente por el Sub Director.

ARTÍCULO 26.- La Dirección General enviará anualmente un informe de actividades a la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), para ser incluido en el informe de ésta al Congreso Nacional. Tal informe contendrá los estudios y datos compilados que se consideren de valor en las resoluciones de problemas relacionados con el desarrollo y la seguridad aeronáutica civil, junto con las recomendaciones de reformas y adiciones a la legislación vigente.

ARTÍCULO 27.- Son recursos financieros para el funcionamiento de la DGAC, la partida presupuestaria que se le asigne en el Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la República por intermedio de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y los que provengan de las tarifas, tasas y derechos que se causen por sus gestiones administrativas, tales como otorgamientos de licencias, certificados, permisos y otras; así como aquellos que reciba a cualquier título, a excepción de lo establecido en el artículo 101 de la presente Ley; los cuales deberán ser depositados en la Tesorería General de la República en una cuenta especial, para ser retirados de acuerdo a la Ley para ampliar algunos renglones cuando sea necesario por medio de transferencias.

CAPÍTULO III

CONSEJO CONSULTIVO

ARTÍCULO 28.- Créase el Consejo Aeronáutico Nacional (CAN) como un ente consultivo colegiado, integrado por los siguientes miembros que se desempeñarán ad-honorem:

- 1) El Secretario de Estado en el Despacho de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, quien lo coordinará;
- 2) El Secretario de Estado en el Despacho de Turismo;
- 3) El Secretario de Estado en el Despacho de Seguridad;
- 4) Un representante de la Cámara de Turismo;

- 5) Un Representante de la Cámara de Hoteleros;
- 6) Un Representante de las Cámaras de Comercio e Industrias;
- 7) El Director General de Aeronáutica Civil quien actuará como Secretario, con derecho a voz únicamente; y.
- 8) El Secretario de Estado en el Despacho de Defensa Nacional.

El Consejo Aeronáutico Nacional (CAN) sesionará cada seis (6) meses en forma ordinaria y de manera extraordinaria cuantas veces lo estimen conveniente; la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), apoyará presupuestariamente su funcionamiento.

ARTÍCULO 29.- Son funciones del Consejo de Aeronáutica Nacional:

- 1) Identificar, concertar y proponer para consideración del Poder Ejecutivo las recomendaciones que coadyuven al logro de los objetivos de esta Ley, sin que ello implique quitar atribuciones de vigilancia, reglamentación y regulación con que cuenta la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- 2) Conocer los informes anuales y de operación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitir opinión sobre los mismos sin perjuicio de las disposiciones que prescriba la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre emisión y divulgación de informes sobre actividades de aviación civil de los estados miembros;
- 3) Realizar acciones de control social con respecto a la gestión pública de la aeronáutica civil promoviendo las acciones respectivas en el marco de la Ley;
- 4) Establecer la reglamentación interna para su funcionamiento; y.
- 5) Desarrollar actividades de información y divulgación sobre los asuntos de su competencia y realizar otras acciones de concertación, propuesta y control social en el marco de la aeronáutica civil.

TÍTULO III

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO ÚNICO

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

ARTÍCULO 30.- Los aeródromos, aeropuertos, instalaciones de control de tráfico aéreo, cuerpo de bomberos, dispositivos meteorológicos y los talleres de mantenimiento especializado constituyen la infraestructura aeronáutica del país.

ARTÍCULO 31.- Según el uso que presten los aeródromos del país, éstos se clasifican en civiles, militares.

ARTÍCULO 32.- De acuerdo con el régimen jurídico de propiedad a que están sujetos, los aeródromos y aeropuertos civiles, éstos se clasifican en nacionales, municipales y particulares.

El Reglamento respectivo clasificará los aeródromos y determinará las condiciones y requisitos técnicos exigidos para cada clase.

ARTÍCULO 33.- Todos los aeródromos civiles del país están abiertos al servicio público de acuerdo con las especificaciones de cada tipo y con base a tarifas aprobadas por la autoridad competente.

ARTÍCULO 34.- Todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país, están sujetos al control normativo, inspección y vigilancia del Estado por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

ARTÍCULO 35.- Para construir y operar aeródromos en el país, se requerirá autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

ARTÍCULO 36.- El Poder Ejecutivo, en caso de guerra o emergencia nacional podrá, por medio de la Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional, cancelar o restringir la operación de cualquier aeródromo.

ARTÍCULO 37.- Podrán ser declarados de utilidad pública y sujetos a expropiación forzosa:

- 1) Los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares;
- 2) Los terrenos necesarios para la construcción o ensanchamiento de un aeródromo o para el establecimiento de instalaciones auxiliares; y.
- 3) Los derechos establecidos en un aeródromo ya existente o en terrenos que son necesarios para construirlo o ensancharlo.

ARTÍCULO 38.- Las aeronaves civiles no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que se obtenga para ello un permiso especial de la Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional.

En el caso de una emergencia, las aeronaves civiles podrán aterrizar en aeródromos militares, quedando obligados sus tripulantes, posteriormente a informar de inmediato a la Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, asimismo, deberán comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.

ARTÍCULO 39.- Se consideran aeropuertos internacionales los que fuesen declarados como tales por el Poder Ejecutivo y sean además habilitados para los servicios internacionales correspondientes, con facilidades tales como Migración, Aduana, Sanidad y otros que fuesen necesarios; deberán además, reunir los requisitos exigidos por las normas técnicas internacionales recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Los aeropuertos internacionales funcionarán de conformidad con el Reglamento Interno que al efecto se expida y serán administrados por las Entidades Públicas o Privadas, a quienes se conceda su administración de conformidad con la Ley.

ARTÍCULO 40.- En los aeródromos y aeropuertos civiles del país, en lo que concierne al régimen interno, habrá un Jefe de Aeropuerto que al efecto nombrará la Dirección General de Aeronáutica Civil si se trata de aeródromos nacionales; cuando se trate de aeródromos municipales o privados, los propietarios deberán notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil el nombramiento. Esto último aplica a los aeropuertos dados en concesión, a menos que el contrato respectivo disponga otra cosa.

En los aeropuertos internacionales el Jefe del mismo coordinará las actividades administrativas de las autoridades de Migración, Aduana,

Sanidad y Policía, las cuales estarán subordinadas a la Secretaría de Estado que corresponda y ejercerán sus atribuciones de manera independiente.

ARTÍCULO 41.- La construcción de toda clase de obras de infraestructura o instalaciones en los aeródromos civiles se someterá a la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

ARTÍCULO 42.- Los propietarios de aeródromos particulares están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves del Estado y municipales.

ARTÍCULO 43.- Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos, dentro de las zonas de seguridad de éstos, estarán sujetas a las restricciones que señalen los Reglamentos respectivos y a las medidas que con fines de seguridad dicte la Secretaría de Estado competente, previo dictamen de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 44.- Habrá una zona franca dentro de los aeropuertos internacionales para lo cual éstos deberán contar con las condiciones mínimas requeridas en las normas internacionales. El área de la zona y las operaciones dentro de la misma serán reguladas por un Reglamento especial.

Quedan exonerados de todo gravamen e impuestos arancelarios de importación, las aeronaves, motores, aprovisionamiento que sean utilizados en los dispositivos electrónicos y mecánicos de las mismas, y toda clase de repuestos que se utilicen para su mantenimiento.

En la importación de los combustibles y lubricantes de aviación, hasta tanto no se desgrave más, el arancel será únicamente del uno por ciento (1%) y no se causará la tasa de servicio administrativo; de igual porcentaje será el impuesto de producción y consumo de estos productos.

TÍTULO IV

CIRCULACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I

CIRCULACIÓN DE AERONAVES

ARTÍCULO 45.- Para circular dentro del territorio hondureño toda aeronave deberá portar los certificados de matrícula y aeronavegabilidad correspondientes. Sus tripulaciones deberán asimismo, contar con sus licencias y habilitaciones. La reglamentación determinará cualquier otro documento exigible.

Para efectos de supervisión y control, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá hacer verificación de la documentación reglamentaria, por medio de inspecciones que hagan sus inspectores a las aeronaves y tripulaciones, antes o después de un vuelo.

ARTÍCULO 46.- Por razones de seguridad nacional, emergencia o interés público, el Estado hondureño puede suspender o limitar los servicios aéreos en todo o en parte del territorio nacional así como determinar zonas prohibidas o restringidas al tránsito aéreo.

ARTÍCULO 47.- La Dirección General de Aeronáutica Civil ordenará el aterrizaje de una aeronave en vuelo sobre el territorio hondureño, cuando su ingreso infrinja normas específicas de circulación del espacio aéreo.

CAPÍTULO II

DE LA AERONAVEGABILIDAD

ARTÍCULO 48.- Para los efectos de esta Ley, sus Reglamentos y las Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC) se considera como Certificado de Aeronavegabilidad, el documento acreditativo de las perfectas condiciones técnicas de aptitud de la aeronave para la navegación aérea.

ARTÍCULO 49.- Toda aeronave que vuele sobre territorio hondureño deberá estar provista de un Certificado de Aeronavegabilidad vigente.

ARTÍCULO 50.- Los Certificados de Aeronavegabilidad otorgados en país extranjero serán reconocidos o convalidados en Honduras de acuerdo con los Tratados vigentes y, en su defecto, con las normas internacionales reconocidas.

ARTÍCULO 51.- Es función privativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los Certificados de Aeronavegabilidad a las aeronaves civiles hondureñas de conformidad con las disposiciones reglamentarias vigentes.

ARTÍCULO 52.- El Certificado de Aeronavegabilidad será extendido previo informe escrito de un inspector de aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien deberá verificar personalmente las condiciones de la aeronave en la forma que establece el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 53.- El período de duración de un Certificado de Aeronavegabilidad será de seis (6) meses a un año, de conformidad con el programa de mantenimiento de la aeronave recomendado por el fabricante o atendiendo a la edad de la aeronave, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil; vencido dicho período, la aeronave deberá someterse a una nueva inspección.

TÍTULO V

DE LAS AERONAVES

CAPÍTULO I

CLASIFICACIÓN

ARTÍCULO 54.- Las aeronaves hondureñas se clasifican en aeronaves del Estado y Civiles. Las aeronaves del Estado se dividen en Militares y Oficiales según dependan de las Fuerzas Armadas o de otros Entes Gubernamentales.

Las aeronaves civiles se clasifican en aeronaves de transporte público y aeronaves de servicio privado.

ARTÍCULO 55.- Son aeronaves de transporte público, las destinadas al transporte de personas, carga o correspondencia o a otros fines comerciales en virtud de Certificado de Explotación otorgado por el Poder Ejecutivo, de conformidad con la presente Ley.

ARTÍCULO 56.- Son aeronaves de servicio privado, las destinadas a aquellas operaciones que tengan como fin único y exclusivo:

1) Transporte con propósitos particulares y sin remuneración alguna;

- 2) Los trabajos aéreos, tales como: los de aerotopografía, aerofotografía, publicidad comercial y otros semejantes;
- 3) Los servicios particulares de una empresa y los asuntos privados del propietario de la aeronave sin remuneración alguna y distintos de los de transporte público y agrícola;
- 4) Las actividades industriales mediante compensación o sin ella, distintas del transporte público;
- 5) La enseñanza a través de escuelas aeronáuticas privadas o de particulares, debidamente autorizadas, mediante compensación o sin ella; y,
- 6) Las aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como: los vuelos educacionales, la determinación de la trayectoria de los huracanes, de los vuelos de los acrídos y las aves migratorias y otros análogos.

CAPÍTULO II

DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA

ARTÍCULO 57.- Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están inscritas y llevarán sus marcas de nacionalidad y matrícula que las distinguan.

ARTÍCULO 58.- Ninguna aeronave podrá estar válidamente inscrita en más de un Estado.

Las aeronaves inscritas en otro Estado podrán adquirir marcas de nacionalidad y matrícula hondureña, previa cancelación de la inscripción anterior.

ARTÍCULO 59.- Sólo las personas naturales o jurídicas hondureñas podrán matricular en el Registro Aeronáutico Nacional aeronaves destinadas a servicio de transporte público o trabajos aéreos por remuneración. Las aeronaves de servicio privado y las industriales destinadas a trabajos aéreos no remunerados, además de poder ser inscritas por las personas a que se refiere este artículo, podrán serlo también por extranjeros domiciliados en el país.

Se prohíbe el abanderamiento de conveniencia o abierto de aeronaves.

ARTÍCULO 60.- Al inscribirse una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional se le señalarán los distintivos de matrícula y nacionalidad hondureña.

ARTÍCULO 61.- Para adquirir, modificar o cancelar los distintivos de nacionalidad y matrícula hondureña de una aeronave civil, se requiere cumplir con las formalidades establecidas en esta Ley y sus Reglamentos.

Podrá solicitarse la suspensión temporal de la matrícula de una aeronave hondureña cuando se acredite un interés legítimo; el Reglamento regulará esta materia. Vencido el plazo de la suspensión, automáticamente la aeronave recuperará su matrícula, salvo que previamente se haya solicitado la cancelación.

ARTÍCULO 62.- Podrá solicitarse judicialmente la cancelación de una matrícula por quien acredite tener un interés legítimo.

ARTÍCULO 63.- Los distintivos de nacionalidad y matrícula hondureñas se cancelarán:

- 1) A solicitud del propietario o explotador cuando haya de inscribirla en otro Estado, siempre y cuando no exista prohibición legal o motivo actual de seguridad pública;
- 2) Cuando la aeronave fuere totalmente destruida o se repute inutilizable o pérdida de conformidad con esta Ley; y,
- 3) En cualquier otro caso legalmente determinado.

ARTÍCULO 64.- Las aeronaves mercantes nacionales deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional.

CAPÍTULO III

DEL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

ARTÍCULO 65.- Créase un Registro Aeronáutico Nacional el que se registrará por esta Ley y en todo lo no previsto, por lo establecido en el Registro Público de Comercio. Se llevará y administrará por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 66.- El Registro Aeronáutico Nacional se compondrá de las secciones siguientes:

- 1) La Sección de Propiedad, en ésta se inscribirán:
 - a) Los Títulos o Instrumentos en que se constituya, reconozca, transfiera, modifique o extinga la propiedad o un derecho real sobre una aeronave, motores o piezas de aeronave;
 - b) Los Contratos de Arrendamiento sobre aeronaves o motores de aeronaves y los cambios substanciales que se hagan en dichos contratos;
 - c) Los Contratos de prenda mercantil, constituidos sobre los motores de aeronaves y otros equipos de repuestos para ellas; y,
 - d) Las medidas cautelares dictadas por los Juzgados y Tribunales que afecten aeronaves o motores y sus cancelaciones.
- 2) La Sección de Permisos y Licencias, en ésta se inscribirán:
 - a) Los Certificados de Explotación, autorizaciones para ejercer el servicio de transporte aéreo no regular, autorizaciones para ejercer el servicio aéreo privado por remuneración, sus prórrogas, cancelaciones y modificaciones;
 - b) Las autorizaciones para clubes aéreos, sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones;
 - c) Las autorizaciones para escuelas de aviación, sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones; y,
 - d) Las autorizaciones para Talleres de aviación, sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones.
- 3) La Sección de Control Administrativo, en ésta se inscribirán:
 - a) Las marcas de nacionalidad y matrícula;

- b) Los Certificados de Aeronavegabilidad;
 - c) Las pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves y por responsabilidad civil de conformidad con la presente Ley y sus reglamentos;
 - d) Los Contratos de arrendamiento o títulos de propiedad de las aeronaves utilizadas en el territorio hondureño por operadores extranjeros;
 - e) Las declaraciones de pérdida, destrucción o abandono de una aeronave;
 - f) Los Contratos de fletamento y de utilización de aeronaves;
 - g) Los Contratos de intercambio de aeronaves;
 - h) Los Poderes de los representantes permanentes de las empresas extranjeras que operen en Honduras;
 - i) Las tarifas por los servicios de transporte aéreo con sus condiciones, limitaciones y vigencia;
 - j) Los agentes representantes de líneas aéreas extranjeras que no operan en Honduras y las Agencias de Viajes legalmente establecidas; y.
 - k) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan la Ley y sus Reglamentos.
- 4) El Diario de Registro de Solicitudes Aeronáuticas, en éste se anotarán todas las solicitudes que se presenten al Registro, asimismo se dejará constancia de la fecha y demás detalles relacionados a la entrega de documentos gestionados ante dicho Registro.

El Registro Aeronáutico Nacional deberá llevarse utilizando técnicas y procedimientos automatizados y electrónicos.

ARTÍCULO 67.- La matrícula de una aeronave se cancelará:

- 1) A solicitud escrita del propietario o del operador de la aeronave, siempre que ésta no estuviese gravada. Caso contrario para realizar la cancelación se requerirá documento expedido por Autoridad Judicial, expresivo de que sobre determinada aeronave no existe o ha dejado de existir algún tipo de gravamen;
- 2) Por destrucción o pérdida de la aeronave legalmente comprobada;
- 3) Por abandono de la aeronave por el término de tres (3) meses declarado por la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- 4) De oficio por abandono, destrucción o pérdida de la aeronave; y.
- 5) Cuando una aeronave esté involucrada en actividades de narcotráfico, contrabando y otros actos ilícitos.

ARTÍCULO 68.- La Dirección General de Aeronáutica Civil, por el medio correspondiente, comunicará obligatoria y mensualmente a los países con los cuales Honduras tenga Tratados de Aviación Civil, la cancelación de distintivos de nacionalidad y matrícula que se hagan de una aeronave.

TÍTULO VI

DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

CAPÍTULO ÚNICO

CONCEPTO Y REQUISITOS DEL PERSONAL

ARTÍCULO 69.- Se considera personal técnico aeronáutico al que lleva acabo funciones especializadas directamente vinculadas con las actividades de aviación civil y que cuenta para ello con las licencias y certificados de aptitud expedidos o convalidados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 70.- El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación que efectúan funciones abordo relacionadas con el vuelo de la aeronave, así como por las personas que desarrollen técnicas concurrentes en la superficie que posibilitan el desarrollo de las operaciones de vuelo en todas sus etapas. Las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) contemplan los requisitos de entrenamiento, responsabilidades y obligaciones e igualmente la clasificación del personal técnico.

ARTÍCULO 71.- Sólo el personal técnico aeronáutico hondureño, podrá ejercer en Honduras actividades remuneradas de aeronáutica nacional. A falta de este personal la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá permitir que ejerzan dicha actividad pilotos u otros miembros del personal técnico extranjero dando preferencia en este caso al personal de cualquier otro país del Istmo Centroamericano, sin perjuicio de las normas laborales vigentes.

ARTÍCULO 72.- La Autorización para que el personal técnico extranjero pueda ejercer actividades aeronáuticas remuneradas en empresas aéreas hondureñas, estará condicionada a que se le imparta la capacitación adecuada a personal nacional. Dicha autorización será por un período de tres (3) meses, prorrogable únicamente cuando se justifique su continuidad y se compruebe la capacitación.

ARTÍCULO 73.- Para que la Dirección General de Aeronáutica Civil pueda permitir el ejercicio de actividades aeronáuticas remuneradas a personal extranjero, será necesario que ésta compruebe que posee licencias o certificados de aptitud extendidos en Honduras conforme a la Ley y a falta de ello, que los tienen legalmente expedidos por un país extranjero que otorgue reciprocidad a las licencias o certificados extendidos en Honduras. En todo caso, el interesado se someterá a las pruebas y exámenes que sean requeridos para la revalidación de estas licencias y certificados.

TÍTULO VII

DEL TRÁNSITO AÉREO

CAPÍTULO I

OPERACIONES DE AVIACIÓN EN GENERAL

ARTÍCULO 74.- Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio nacional, deberá tener conocimiento de las Leyes y Reglamentos que rigen la navegación aérea en la República, especialmente de la situación de las zonas prohibidas y restringidas.

ARTÍCULO 75.- Toda aeronave nacional o extranjera que realice un vuelo procedente de un país extranjero, deberá aterrizar en un aeropuerto internacional debidamente autorizado por el Gobierno de

Honduras. Los mismos aeropuertos deberán utilizarse cuando se trata de realizar vuelos al extranjero.

ARTÍCULO 76.- Toda aeronave civil que efectúe vuelos sobre territorio hondureño, deberá estar provista, por lo menos, de los documentos y certificados vigentes que establezcan las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC).

ARTÍCULO 77.- Se prohíbe volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas para la navegación.

ARTÍCULO 78.- La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá exigir, por razones de seguridad de vuelo, que las aeronaves extranjeras que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para la realización de dichos vuelos.

ARTÍCULO 79.- El comandante de una aeronave que vuele sobre zona prohibida deberá, en cuanto lo advierta, aterrizar en el aeródromo más próximo a la zona prohibida y justificar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil los motivos de la infracción.

ARTÍCULO 80.- El comandante de una aeronave que vuele sobre territorio hondureño está obligado a aterrizar en él cuando se lo ordene la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 81.- El comandante de cualquier aeronave extranjera que por causas de emergencia tenga que efectuar aterrizaje en un aeródromo que no esté debidamente autorizado, o en un punto cualquiera del territorio nacional, deberá notificarlo inmediatamente a la autoridad aeronáutica, y en su defecto a cualquiera otra autoridad del lugar del aterrizaje dando cuenta detallada sobre el personal de vuelo, los pasajeros si los hubiere y sobre la carga transportada. Los gastos extraordinarios que con este motivo se ocasionen, correrán por cuenta del propietario u operador de la aeronave.

ARTÍCULO 82.- Para el uso de aparatos fotográficos instalados en aeronaves nacionales o extranjeras, será obligatorio tener la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del Instituto Geográfico Nacional.

ARTÍCULO 83.- La Dirección General de Aeronáutica Civil hará saber a los interesados por los medios usuales, las zonas o regiones sobre las cuales está prohibido o restringido el vuelo de aeronaves.

ARTÍCULO 84.- Para los espectáculos aéreos en el que se efectúen actos de acrobacia, paracaidismo, vuelos con aeronaves ultraligeras, motorizadas o no, sólo podrán realizarse en lugares despoblados o sobre aeródromos determinados y con autorización escrita de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En aquellos eventos públicos en los cuales se utilicen aeronaves con fines de animación o entretenimiento se deberá contar con la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo el operador asegurarse de no poner en riesgo la vida de las personas.

ARTÍCULO 85.- Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías nacionales, zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta Ley y sus Reglamentos.

ARTÍCULO 86.- El interesado en lanzar volantes desde una aeronave en vuelo deberá solicitar autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil por lo menos con cuarenta y ocho (48) horas de

anticipación y acompañando a su solicitud un ejemplar de los volantes a lanzarse.

No se otorgará el permiso cuando el contenido de los volantes atente contra la Ley, el ambiente, la moral y las buenas costumbres.

CAPÍTULO II

DE LAS OPERACIONES COMERCIALES

ARTÍCULO 87.- El explotador u operador de aeronaves deberá operarlas dentro de las limitaciones de su Certificado de Operador Aéreo (COA).

ARTÍCULO 88.- Las aeronaves civiles no podrán utilizarse para finalidad distinta para la cual se ha expedido la autorización correspondiente.

Así mismo, las aeronaves de servicio privado sin remuneración no podrán destinarse a fines distintos de los consignados en el Registro respectivo.

ARTÍCULO 89.- Se prohíbe el transporte por la vía internacional, de artículos que según los Tratados o Convenios vigentes no sean de libre tráfico, la ilicitud o su violación serán sancionados de conformidad con los procedimientos legalmente establecidos por la Ley nacional.

ARTÍCULO 90.- En aeronaves de transporte público no se podrán transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes. El transporte de cadáveres y enfermos contagiosos o mentales, solo podrá realizarse con permiso de la autoridad sanitaria.

ARTÍCULO 91.- En Aeronaves Civiles, se prohíbe el transporte de armas, municiones, explosivos y materiales inflamables, excepto en vuelos especiales que no se transporten pasajeros, previo permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sin perjuicio de lo que dispongan al respecto los Convenios o Instrumentos del Derecho Internacional suscritos y ratificados por el Estado de Honduras.

ARTÍCULO 92.- Se prohíbe el transporte de carga en la cabina de pasajeros de una aeronave cuando no se hagan en la misma las adaptaciones adecuadas de conformidad con los boletines, recomendaciones y demás especificaciones que al efecto emita el fabricante de la aeronave.

ARTÍCULO 93.- Queda estrictamente prohibido el acceso a la cabina de mando, durante el vuelo a cualquier persona extraña a la tripulación.

Se exceptúan de lo anterior los Inspectores de Seguridad de Vuelo designados por la Dirección General de Aeronáutica Civil y previa identificación con el personal de vuelo.

CAPÍTULO III

DE LOS SERVICIOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

ARTÍCULO 94.- Son servicios auxiliares de la navegación aérea, los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, informes meteorológicos, servicios de balizamiento diurno o nocturno y otros que sirvan para estos fines, así como los de bomberos y policías aeroportuarios adscritos a los aeródromos.

ARTÍCULO 95.- Es atribución del Estado el control y suministro de los servicios auxiliares de la navegación aérea. En el ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean convenientes a la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Asimismo, cuando convenga al interés público podrá contratar directamente la prestación de dichos servicios con entidades técnicas capacitadas o bien otorgar permisos con el mismo fin a empresas, que para tal efecto se constituyan.

En uno y otro caso, el servicio deberá prestarse en beneficio de la navegación aérea en general y bajo la supervisión del Estado.

ARTÍCULO 96.- La Dirección General de Aeronáutica Civil, dictará las medidas que estime necesarias para establecer la red de comunicaciones aeronáuticas, servicios auxiliares de la navegación aérea y vigilará que los propietarios u operadores de aeronaves civiles, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que se establecen en la Ley, Reglamentos y las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) correspondientes.

ARTÍCULO 97.- La operación de los sistemas y equipos de comunicaciones aeronáuticas existentes en el país, así como la instalación y operación de los que en el futuro se establezcan, estarán sujetos a lo prescrito en esta Ley y las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC).

CAPÍTULO IV

DE LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN CIVIL.

ARTÍCULO 98.- El Estado de Honduras garantiza la seguridad, regularidad y eficiencia de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, para cuyo efecto deberá emitirse una reglamentación que contenga su procedimiento, mecanismo, regulación y sanción a fin de salvaguardar la seguridad de las operaciones aeroportuarias, proporcionando protección contra los actos de interferencia ilícita, atentados contra la seguridad de aeronaves, de sus usuarios y bienes transportados en las mismas u otros que conforman parte de la infraestructura aeroportuaria, cometidos por personas o asociación de personas.

Para el logro de los objetivos de este artículo, además de emitir y promulgar las normas referidas, debe cumplirse y aplicarse las normas internas existentes así como los principios jurídicos del Derecho Internacional y los Convenios que el país ha ratificado.

ARTÍCULO 99.- El Director General de Aeronáutica Civil, queda facultado, para que de acuerdo con los procedimientos legalmente establecidos coordine, todo el estamento regulatorio que haga efectivo los mecanismos y funcionamiento de la seguridad en el ámbito de la aviación civil nacional e internacional, sin contravenir las normas, disposiciones y facultades que son competencia de los Organismos de la Seguridad Nacional.

ARTÍCULO 100.- Para los efectos de la Seguridad Aeroportuaria y Operacional, créase la Agencia Nacional de Seguridad Aeronáutica, cuyas siglas serán "ANSA". Dicha Agencia será presidida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien deberá elaborar el Reglamento correspondiente.

ARTÍCULO 101.- Para el fiel cumplimiento del presente Capítulo y la implementación de las medidas, mecanismos y procedimientos a

que se refiere, la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas proporcionará el recurso financiero necesario a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para garantizar la Seguridad Aeroportuaria y de las Operaciones de la Aviación Civil.

Los ingresos que perciba la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) por concepto de cobro por servicios de Seguridad a la Aviación, los que serán enterados a la Tesorería General de la República y se incorporarán en un setenta por ciento (70%) al presupuesto de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), quien los transferirá a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

TÍTULO VIII

DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I

TRANPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL

ARTÍCULO 102.- Los servicios aéreos se clasifican así:

- 1) Servicios aéreos de transporte público; y,
- 2) Servicios aéreos privados.

ARTÍCULO 103.- Los servicios aéreos de transporte público se dividen en:

ARTÍCULO 104.- El servicio aéreo de transporte regular consiste en una serie de vuelos que reúnen las características siguientes:

- 1) Se realiza en aeronaves de transporte público por remuneración, de manera tal que el público tiene accesibilidad permanente al mismo;
- 2) Se lleva a cabo con el objeto de servir entre dos (2) o más puntos que son siempre los mismos, ya sea ajustándose a un horario publicado, o bien mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que pueda considerarse como sistemática; y.

Los servicios de transporte aéreo que no reúnan las características arriba señaladas se considerarán como servicios aéreos no regulares y se regirán por las disposiciones de que la presente Ley establece en cada caso.

ARTÍCULO 105.- El servicio de transporte aéreo será nacional cuando se realice entre dos (2) o más puntos dentro del territorio hondureño; será internacional, cuando éste se realice entre el territorio de Honduras y uno o más Estados.

ARTÍCULO 106.- Los servicios aéreos de transporte público entre dos (2) puntos cualesquiera del territorio nacional, quedan reservados para empresas hondureñas.

Se entenderán por empresas hondureñas las que reúnan los requisitos siguientes:

- 1) El cincuenta y uno por ciento (51%) de su capital, por lo menos debe pertenecer a personas naturales o jurídicas hondureñas; y,
- 2) El control efectivo de la empresa y la dirección de la misma deberá estar igualmente en poder de hondureños.

ARTÍCULO 107.- Todo servicio aéreo regular de transporte público interno o internacional deberá prestarse con sujeción a itinerarios aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil

ARTÍCULO 108.- Las empresas de transporte aéreo regular, interno o internacional, deben imprimir, publicar y mantener para conocimiento del público, además de sus itinerarios, frecuencias de vuelos, horarios y tarifas, la información que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 109.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar toda una ruta o parte de la misma, a menos que obtenga autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá ordenar o autorizar suspensiones o cambios temporales en los servicios de transporte aéreo, si así lo demanda el interés público.

ARTÍCULO 110.- Las empresas de transporte aéreo, interno o internacional, están obligadas a rendir mensualmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, un informe detallado de las horas de vuelo, kilómetros volados, número de pasajeros, kilos de carga transportada por cada aeronave, y demás datos estadísticos que exijan los Reglamentos respectivos.

ARTÍCULO 111.- En caso de guerra, emergencia, o calamidad pública, el Estado por el tiempo que sea necesario podrá requisar las aeronaves de las empresas nacionales que tengan autorización o Certificados de Explotación, las cuales también estarán obligadas a poner a la orden del Estado sus tripulantes de vuelo y el personal de tierra que sea necesario para las operaciones.

CAPÍTULO II

DE LOS CERTIFICADOS DE EXPLOTACIÓN

ARTÍCULO 112.- Para explotar cualquier servicio aéreo de transporte público, interno o internacional, se requiere un Certificado de Explotación otorgado por medio de una Resolución que dictará la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con esta Ley y sus Reglamentos.

El otorgamiento del Certificado de Explotación es un acto unilateral del Estado, por el cual se autoriza a un particular o una empresa, nacional o extranjera, a operar en determinadas rutas de servicios públicos de transporte aéreo, nacionales o internacionales.

El Certificado de Explotación es un documento personal e intransferible, éste podrá otorgarse para vuelos regulares, para vuelos no regulares o para ambos.

Lo dispuesto en este artículo no es aplicable a la aviación agrícola, para la cual se otorgará permisos de vuelo, salvo que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil se haya logrado tal desarrollo en las empresas aéreas agrícolas, que se estime conveniente someterlas al régimen de Certificados de Explotación.

ARTÍCULO 113.- Los Certificados de Explotación se emitirán por un término máximo de diez (10) años, renovables por períodos no mayores que el expresado.

El término de duración de un Certificado de Explotación se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la

cuantía de la inversión inicial y las ulteriores que sean necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio.

No obstante el plazo indicado en el párrafo primero, los Titulares del Certificado de Explotación deberán obtener un Certificado de Operador Aéreo (COA) extendido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, después de pasar por un proceso de certificación de seguridad operacional, sometiéndose permanentemente a las inspecciones contempladas en las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC).

ARTÍCULO 114.- La solicitud de Certificado de Explotación, además de los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo, deberá presentar los siguientes:

- 1) Nombre y nacionalidad del solicitante;
- 2) Estados Financieros;
- 3) Clase de servicio que desea explotar;
- 4) Rutas aéreas que pretenda operar;
- 5) Equipo de vuelo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio;
- 6) Aeródromos e instalaciones auxiliares que pretenda utilizar; y,
- 7) Cumplir con los demás requisitos establecidos en el Reglamento respectivo.

Si se tratare de personas jurídicas hondureñas, el solicitante además de acreditar la constitución legal de la sociedad comprobará que ésta reúne los requisitos especiales de esta Ley.

ARTÍCULO 115.- Cuando se trate de una empresa extranjera, la solicitud de certificado de explotación, implica que deberá contar con la autorización para ejercer el comercio en Honduras otorgado por la Secretaría de Estado en los Despachos de Industria y Comercio, debiendo la empresa cumplir con lo señalado en el artículo precedente, además acreditar:

- 1) Que cuenta con autorización de su Gobierno para realizar el servicio internacional propuesto;
- 2) Que se sujeta expresamente a las disposiciones de esta Ley y a la jurisdicción de las autoridades hondureñas para los casos de responsabilidad civil; y,
- 3) Que ha cumplido con los requisitos establecidos en el Código de Comercio para el ejercicio de dichas actividades.

ARTÍCULO 116.- Los Certificados de Explotación otorgados a empresas extranjeras se cancelarán o restringirán, de oficio o a petición de parte, cuando el Estado cuya nacionalidad ostente la empresa se niegue a otorgar iguales derechos a las empresas hondureñas, siempre que éstas lo soliciten.

Para que se otorgue Certificado de Explotación a una empresa extranjera, no es necesario que empresas hondureñas operen o hayan solicitado derechos en el Estado al que pertenece la empresa.

No se entenderá que existe denegación por Honduras a otorgar los derechos que contempla esta Ley, cuando la empresa extranjera o su solicitud no sea aprobada por no llenar los requisitos de Ley; lo mismo

se contempla respecto a las empresas hondureñas y solicitudes en Estados extranjeros.

ARTÍCULO 117.- Los Certificados de Explotación especificarán:

- 1) Los puntos terminales de la ruta, así como los intermedios si los hay, con indicación de aquellos que constituyen paradas comerciales y las que sean únicamente escalas técnicas;
- 2) La clase del servicio que se dará;
- 3) Términos, condicionés y limitaciones que garanticen debidamente la seguridad del transporte en los aeropuertos y en las aerovías determinadas en el Certificado;
- 4) Mención expresa de que el Titular del Certificado se sujeta a las disposiciones de esta Ley, relativas a responsabilidad por daños a pasajeros, a la carga o equipaje facturado, a las personas o bienes de terceros en la superficie y a personal técnico aeronáutico; y,
- 5) Condiciones y limitaciones que el interés público pueda requerir.

ARTÍCULO 118.- Otorgado el Certificado de Explotación, la empresa respectiva no podrá iniciar sus operaciones si antes no comprobare que cuenta con:

- 1) Aeronaves aprobadas para el servicio y personal técnico autorizado;
- 2) Certificado Operativo o servicio de mantenimiento contratado;
- 3) Certificado de Operador Aéreo;
- 4) Itinerarios aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil; y,
- 5) Contratos de seguros que garanticen de conformidad con esta Ley, la reparación de los daños causados en los casos de responsabilidad civil.

ARTÍCULO 119.- El Certificado de Operador Aéreo (COA) que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil, es el documento que comprueba que el operador llena los requisitos técnicos establecidos en las leyes y reglamentos de aeronáutica civil de Honduras. No podrán iniciar operaciones de transporte aéreo los Titulares de Certificados de Explotación que no hayan obtenido su Certificado de Operador Aéreo (COA).

Para los operadores de otros servicios aéreos la Dirección General de Aeronáutica Civil extenderá un Certificado Operativo (CO) que demostrará la idoneidad para la prestación del servicio de que se trate, de conformidad con la Regulación Aeronáutica Civil (RAC) correspondiente.

Los requisitos técnicos para la obtención del Certificado de Operador Aéreo (COA) o del Certificado Operativo (CO) estarán contemplados en las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC).

ARTÍCULO 120.- En todo Certificado de Explotación deberá fijarse a la empresa un término prudencial que no excederá de seis (6) meses a partir de la fecha de su expedición, para que inicie operaciones. De no iniciarse los servicios dentro del plazo aludido, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá revocar el Certificado respectivo, lo cual comunicará a la empresa interesada.

ARTÍCULO 121.- Ningún Certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, aerovías, aeropuertos, facilidades o servicios auxiliares de navegación.

ARTÍCULO 122.- Las empresas de transporte aéreo están obligadas a suministrar los servicios que autorizan sus Certificados de Explotación en forma segura, adecuada y eficiente.

Ninguna empresa de transporte aéreo podrá dar ventajas o preferencias injustas a ninguna entidad, localidad, aeropuerto, ni someter a los mismos a tratos discriminatorios, parciales o injustos.

ARTÍCULO 123.- Toda autorización para modificar rutas o alterar escalas en las rutas aprobadas, se sujetará a los trámites y formalidades que se establezcan en los Reglamentos.

ARTÍCULO 124.- No se otorgarán Certificados de Explotación para servicio de transporte aéreo, en los casos siguientes:

- 1) Si el solicitante no comprueba su capacidad técnica y financiera para prestar el servicio aéreo de que se trata;
- 2) Cuando se trate de personas jurídicas hondureñas, si el solicitante no acredita la constitución legal de la sociedad, la nacionalidad de su capital y el control efectivo de la empresa en los términos establecidos en esta Ley;
- 3) Cuando se trate de empresas extranjeras, si el Estado cuya nacionalidad tenga la solicitante no le ha otorgado la autorización respectiva para que efectúe el servicio internacional propuesto; y,
- 4) Si incumple uno o más de los requisitos establecidos en el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 125.- La Dirección General de Aeronáutica Civil puede, a solicitud de parte interesada o de oficio, alterar, enmendar, modificar o suspender cualquier Certificado de Explotación total o parcialmente, porque se interrumpa el servicio aéreo sin previa autorización. En todo caso, la resolución se tomará con audiencia de los interesados.

ARTÍCULO 126.- La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá cancelar un Certificado de Explotación, total o parcialmente, por la causa estipulada en el artículo anterior cuando la infracción fuese grave y por cualquiera de los motivos siguientes:

- 1) Que se interrumpa el servicio aéreo totalmente o en una parte importante o reiteradamente sin previa autorización;
- 2) Se traspase, a pesar de lo dispuesto en esta Ley el Certificado de Explotación o alguno de los derechos en él establecidos;
- 3) Cuando el Titular de una empresa mercantil hondureña que tenga derecho a un Certificado de Explotación cambie su nacionalidad o no cumpla los requisitos establecidos en la Ley. En este caso la cancelación será obligatoria y total;
- 4) Por incumplimiento grave de las disposiciones de esta Ley o de sus Reglamentos o de alguno de los términos, condiciones o limitaciones del Certificado de Explotación; y,
- 5) En los demás casos legalmente estipulados y que una vez hechos y emitidos los dictámenes técnicos y legales se determine por la

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) la procedencia de la cancelación de Certificado de Explotación.

ARTÍCULO 127.- No se cancelará ningún Certificado de Explotación sin conceder a los interesados un término razonable que no podrá exceder de treinta (30) días hábiles, a fin de que dentro del mismo presenten las alegaciones o pruebas que estimen convenientes en defensa de sus intereses, debiendo seguirse el procedimiento reglamentario.

ARTÍCULO 128.- Cada vez que una empresa de transporte aéreo no regular desee un vuelo o una serie de vuelos entre puntos dentro del país, o entre un punto del territorio nacional y otro del extranjero, deberá obtener permiso escrito de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 129.- Toda empresa de transporte aéreo que cuenta con Certificado de Explotación para servicios aéreos regulares, podrá realizar vuelos especiales o expresos entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso que deberá obtener de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 130.- La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá otorgar permisos para la realización de vuelos de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo.

Estos permisos se concederán por el plazo máximo de noventa (90) días, por una sola vez.

ARTÍCULO 131.- Las empresas hondureñas podrán operar con aeronaves de matrícula extranjera de conformidad con la presente Ley; dichas aeronaves deberán ser aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 132.- Los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado podrán solicitar permisos a la Dirección General de Aeronáutica Civil para vuelos sobre territorio hondureño o aterrizar en él con fines no comerciales.

Asimismo los propietarios extranjeros de aeronaves que se destinen a prestar servicios a la agricultura y que deseen operar temporalmente en Honduras, solicitarán permiso directamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil en la forma que se establece en los Reglamentos respectivos.

ARTÍCULO 133.- El Reglamento establecerá los métodos y requisitos para la tramitación de las solicitudes y notificaciones que se requieran para el tránsito de aeronaves extranjeras en vuelos internacionales sobre el territorio hondureño.

No será necesario obtener este permiso, bastando una simple notificación escrita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los casos siguientes:

- 1) En vuelos no remunerados en que han de efectuarse embarques o desembarques de carga y pasajeros; y,
- 2) En vuelos de aeronaves en lastre.

ARTÍCULO 134.- Los operadores o dueños de naves comerciales que no poseen Certificado de Explotación para operar en Honduras, que deseen aterrizar en territorio nacional con fines comerciales, o que de cualquier forma signifiquen la prestación de un servicio que involucre algún tipo de utilidad o beneficio tal como es el caso de los denominados vuelos charter o similares deben obtener autorización previa y escrita de

la Dirección General de Aeronáutica Civil, presentando su solicitud por medio de un apoderado legal por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, en cuanto a la calificación de la operación y toda formalidad a cumplirse se estará a lo que disponga la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En la solicitud se proporcionarán los datos siguientes:

- 1) Nombre del solicitante;
- 2) Nacionalidad de la aeronave;
- 3) Tipo y matrícula de la aeronave;
- 4) Nombres y nacionalidad de la tripulación;
- 5) Fecha y hora prevista de llegada;
- 6) Ruta a seguir;
- 7) Clase de tráfico transportado (pasajeros o carga);
- 8) Derechos comerciales solicitados (origen y destino del tráfico);
- 9) Características de la llamada de radio;
- 10) Seguros con que cuenta; y,
- 11) Persona responsable en Honduras.

ARTÍCULO 135.- Los operadores de aeronaves de Estado de otros países que deseen volar sobre el territorio nacional o aterrizar en él, solicitarán por intermedio de la Secretaría de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, la autorización de la autoridad competente; esta al conceder el permiso notificará a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para fines de seguridad del tránsito aéreo.

ARTÍCULO 136.- A los propietarios de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines particulares o turísticos, la Dirección General de Aeronáutica Civil les concederá un permiso provisional de circulación, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento respectivo, debiendo hacer la notificación que ordena esta Ley.

ARTÍCULO 137.- Los Certificados que la Dirección General de Aeronáutica Civil expida para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las prescripciones de esta Ley, se regularán con sujeción a los Tratados o Convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Honduras.

La seguridad operacional de la actividad aérea civil en general estará sujeta a las disposiciones contenidas en las Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC) vigentes en la República.

ARTÍCULO 138.- Para los efectos de la determinación de una ruta aérea internacional, bastará con precisar los aeropuertos de entrada y salida dentro del territorio hondureño, así como el punto o puntos del Estado extranjero que la aeronave toque antes de aterrizar y después de despegar del territorio nacional. Tratándose de servicios internacionales troncales, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá exigir sin embargo, que se describa la ruta de terminal a terminal y las escalas intermedias.

ARTÍCULO 139.- Cualquier aeronave extranjera cuyo propietario u operador desee volar en tránsito sobre territorio hondureño o aterrizar

en él sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correspondencia deberá:

- 1) Dentro de los términos mencionados en este Capítulo, notificará a la Dirección General de Aeronáutica Civil la operación a efectuar;
- 2) Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley y sus Reglamentos, y las disposiciones de su país respecto a distintivos de nacionalidad y matrícula, equipo y accesorios de seguridad;
- 3) Contar con Certificado de Aeronavegabilidad, licencias del personal de vuelo y demás documentos pertinentes; y,
- 4) Cumplir con los requisitos de Aduanas, Migración y Sanidad.

ARTÍCULO 140.- Los propietarios de aeronaves civiles hondureñas que deseen llevarlas al extranjero, ya sea temporalmente o con fines de exportación, deberán obtener permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con lo establecido en el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 141.- La entrada y salida del país de aeronaves que efectúen vuelos internacionales, deberán hacerlo por los aeropuertos designados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, siempre y cuando no exista impedimento legal.

ARTÍCULO 142.- Las empresas de transporte aéreo, nacionales y extranjeras antes de iniciar operaciones en Honduras, deberán designar ante las autoridades aeronáuticas un representante con residencia permanente en el país, con poder suficiente para que pueda comparecer ante las autoridades administrativas y judiciales, con el objeto de contestar cualquier demanda o reclamación que pudiera establecerse por hechos relacionados con el transporte aéreo.

El representante a que se refiere este artículo, deberá acreditar que su poder está debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTÍCULO 143.- Inmediatamente que una aeronave procedente del extranjero aterrice en territorio hondureño, el Comandante de la aeronave o el agente terrestre de la misma, presentará a las autoridades respectivas los documentos que exijan las regulaciones.

ARTÍCULO 144.- El Comandante de una aeronave de transporte público que se dirija al extranjero o, en su defecto, el agente autorizado de la empresa, deberá presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, por lo menos treinta (30) minutos antes de iniciar el vuelo, los documentos exigidos por la respectiva regulación Aeronáutica.

ARTÍCULO 145.- Si por causa de emergencia de una aeronave en vuelo internacional se ve precisada a aterrizar en un aeródromo que no tenga carácter internacional, deberá dar aviso inmediato a las autoridades aeronáuticas del lugar y, en su defecto, a las autoridades más cercanas, con el fin de que ésta dicte las providencias necesarias para evitar que la aeronave sea descargada sin llenar los requisitos de Ley. Los gastos extraordinarios que con este motivo se ocasionen, serán por cuenta del propietario u operador de la aeronave.

ARTÍCULO 146.- En caso de transporte aéreo internacional, el porteador no podrá embarcar pasajeros que no justifiquen estar debidamente autorizados para desembarcar en el lugar de destino y en las escalas previstas, cuando el país donde se efectúe la escala exija visa de tránsito.

TÍTULO IX

DE LA AVIACIÓN AGRÍCOLA

CAPÍTULO ÚNICO

CONCEPTO Y REGULACIÓN

ARTÍCULO 147.- La autorización de los servicios aéreos relativos a la aviación agrícola, así como la del equipo y el personal de vuelo que participe en dichos servicios y operaciones se llevará a cabo de conformidad con las Regulaciones correspondientes.

TÍTULO X

SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS

CAPÍTULO ÚNICO

CLASIFICACIÓN Y REQUISITOS DE OPERACIÓN

ARTÍCULO 148.- Son servicios aéreos privados aquellos que tengan como fin único y exclusivo:

- 1) Los trabajos aéreos, tales como los de aerotopografía, aerofotografía, publicidad comercial y otros semejantes;
- 2) Los servicios particulares de una empresa y los asuntos privados del propietario de la aeronave, sin remuneración alguna y distintos de los de transporte público y agrícola; y,
- 3) Las actividades industriales, mediante compensación o sin ella, distintas del transporte público.

ARTÍCULO 149.- Para realizar servicios aéreos privados por remuneración, se requiere autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil y ser persona natural o jurídica de nacionalidad hondureña. Las autorizaciones para servicios aéreos privados por remuneración se otorgarán por un período inicial máximo de hasta dos (2) años prorrogable, por períodos similares.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de Aeronáutica Civil, cada vez que lo estime necesario podrá autorizar el empleo temporal de personal técnico y aeronaves extranjeras para el desempeño de servicios aéreos privados por remuneración. Estas autorizaciones se concederán por un término no mayor de seis (6) meses, pero podrán ser renovados si la Dirección General de Aeronáutica Civil estima pertinente la existencia de causas justificadas que hagan posible otorgar la renovación.

ARTÍCULO 150.- Los propietarios y operadores de servicio privado deberán llenar todos los requisitos de seguridad que la presente Ley y las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) establecen para el servicio aéreo de transporte público.

ARTÍCULO 151.- Las aeronaves de servicio privado no podrán efectuar en ningún caso servicios aéreos de transporte público.

ARTÍCULO 152.- Antes de iniciar sus operaciones, la persona natural o jurídica que haya sido autorizada para prestar un servicio aéreo privado por remuneración, deberá acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, que ha garantizado el pago de responsabilidades en que pueda incurrir por daños causados a terceros en la superficie y a la

tripulación, mediante seguro o fianza bancaria, que sean suficientes para reparar dichos daños.

ARTÍCULO 153.- La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá modificar, suspender, revocar o cancelar cualquier autorización que ampare un servicio aéreo privado, por incumplimiento de las disposiciones de esta Ley o de sus Reglamentos, o de alguno de los términos, condiciones o limitaciones de la autorización respectiva.

Sin embargo, no se revocará ni se cancelará ninguna autorización sin conceder a los interesados un término de quince (15) días hábiles para que dentro del mismo presenten las alegaciones o pruebas que estime conveniente en defensa de sus intereses, término después del cual deberá emitirse la correspondiente resolución de conformidad a la legislación administrativa vigente.

ARTÍCULO 154.- Los propietarios u operadores de aeronaves de servicio privado que las destinen a fines particulares sin remuneración, no necesitarán autorización para poder circular; bastará que obtengan los distintivos de nacionalidad y matrícula respectivas, y que tengan vigentes sus licencias, Certificados de Aeronavegabilidad y libros de abordaje. Además, deberán cumplir con todas las disposiciones sobre la seguridad de la navegación aérea contenidas en esta Ley y sus Reglamentos y garantizar mediante seguros o fianzas bancarias que sean suficientes para responder por las responsabilidades en que puedan incurrir por daños a las personas o bienes de terceros en la superficie y personal técnico aeronáutico.

TÍTULO XI

CLUBES AÉREOS, ESCUELAS DE AVIACIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

REQUISITOS DE OPERACIÓN Y RÉGIMEN REGULATORIO

ARTÍCULO 155.- Sólo con autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil podrán desarrollarse actividades aéreas civiles tendientes al adiestramiento de pilotos o personal aeronáutico de tierra o al fomento del turismo aéreo. Para extender dicha autorización deben llenarse los requisitos establecidos en los Reglamentos correspondientes.

ARTÍCULO 156.- Se consideran de utilidad pública:

- 1) Las escuelas de aviación y los centros de investigación aeronáuticos; y,
- 2) Los clubes aéreos.

ARTÍCULO 157.- Las escuelas o centros de instrucción y adiestramiento aeronáutico civil deben ser de carácter oficial o privado y en ambos casos se registrarán y funcionarán de acuerdo con las normas de esta Ley y las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC).

ARTÍCULO 158.- Las escuelas de aviación civil y los clubes aéreos están exonerados en el pago de servicios de aterrizaje y despegue en las actividades de entrenamiento y educación.

ARTÍCULO 159.- Las escuelas de aviación y los clubes aéreos previa autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil podrán

construir, mantener o acondicionar en terrenos privados o aeródromos nacionales no concesionados para prestar servicios propios o afines a sus actividades de aviación civil.

ARTÍCULO 160.- La autorización otorgada a una escuela de aviación civil podrá ser cancelada en cualquier momento, si se llegare a comprobar irregularidades en la enseñanza y en la expedición de títulos.

ARTÍCULO 161.- El profesorado de las escuelas de aviación civil, planes de estudio y demás aspectos de la enseñanza técnico aeronáutica deberán autorizarse por la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante la correspondiente licencia y certificaciones en la forma que establezca la respectiva regulación.

ARTÍCULO 162.- La Dirección General de Aeronáutica Civil aceptará para la expedición de la licencia los resultados de exámenes presentados ante escuelas de aeronáutica debidamente reconocidas, reservándose el derecho de reexaminar cuando lo estime pertinente.

ARTÍCULO 163.- Los clubes aéreos se organizarán como asociaciones civiles sin fines de lucro, cuyos Estatutos deberán ser aprobados por la Secretaría de Estado en los Despachos de Gobernación y Justicia, previo dictamen de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ésta aprobará todos los reglamentos internos, manuales operativos, actividades aéreas y técnicas de los mismos.

ARTÍCULO 164.- Para el establecimiento de fábricas y plantas armadores de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica, se necesitará autorización previa de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), y sus empresarios quedarán obligados en todo caso a regir sus actividades de acuerdo con las disposiciones reglamentarias y de seguridad que dicta el Poder Ejecutivo y por medio del organismo correspondiente.

TÍTULO XII

ACCIDENTES AÉREOS

CAPÍTULO ÚNICO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

ARTÍCULO 165.- La Dirección General de Aeronáutica Civil está obligada a investigar los accidentes que ocurran en aeronaves civiles dentro del territorio nacional. Concluida la investigación que se llevará a cabo en la forma que prescriba el Reglamento respectivo, esta Dependencia determinará la causa probable del accidente y se publicará.

En su caso impondrá las sanciones administrativas que corresponden, y cuando proceda pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad judicial competente.

ARTÍCULO 166.- Son de interés público la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas o perdidas. Tanto las autoridades como las empresas de transporte aéreo y los particulares están en la obligación de cooperar con dichas actividades, en la esfera de sus posibilidades, conforme a las disposiciones de las regulaciones aéreas.

ARTÍCULO 167.- Las operaciones de búsqueda y salvamento serán dirigidas y controladas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

cuando se trate de accidente sufrido por una aeronave de transporte público o de servicio privado. Los gastos que origine el rescate de la aeronave y las víctimas, serán por cuenta de los operadores o dueños de la aeronave que sufrió el accidente; asimismo deberá responder aun cuando no haya rescate y la búsqueda fuere infructuosa.

ARTÍCULO 168.- Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo deberá dar parte a la autoridad más próxima, la que está obligada a comunicar los hechos por la vía más rápida a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

A falta del Comandante de la aeronave y de la autoridad aeronáutica, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes y tomará bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo.

ARTÍCULO 169.- Queda prohibido el acceso de particulares al lugar en donde hubiere ocurrido un accidente o incidente de aviación, debiendo la autoridad que primero llegue al sitio, aislar o acordonar la zona, evitando la remoción o sustracción de partes de la aeronave o pertenencias de sus ocupantes, quien contravenga la presente disposición incurrirá en responsabilidad criminal propia de la desobediencia a este tipo de disposiciones y demás contempladas en la legislación penal vigente.

ARTÍCULO 170.- Los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil o, en su defecto, el Jefe del Aeropuerto o Aeródromo más próximo, tienen la obligación de acudir a inspeccionar personalmente la aeronave accidentada, tomar las medidas pertinentes y de inmediato dar cuenta a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 171.- La Dirección General de Aeronáutica Civil, creará en los lugares que estime conveniente, centros auxiliares de búsqueda y salvamento.

ARTÍCULO 172.- Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves civiles darán parte inmediata a la Dirección General de Aeronáutica Civil de los accidentes que sufran sus aeronaves.

En caso de accidente aéreo cualquier aeronave nacional o extranjera que se encuentre en Honduras deberá acudir en auxilio de las víctimas, previamente deberá comunicarlo por la vía más rápida a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 173.- Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación de proporcionar a las autoridades de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los informes precisos que tengan acerca de sus aeronaves accidentadas o perdidas.

Cualquier acto para esconder o tergiversar la precisión de los informes, implicará responsabilidad penal de conformidad con la legislación vigente.

ARTÍCULO 174.- Se considerará perdida una aeronave en los casos siguientes:

- 1) Por declaración del propietario u operador, bajo protesta de decir verdad, sujeta a comprobación por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil; y,

- 2) Cuando transcurridos noventa (90) días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave y se ignore su paradero.

En ambos casos, la Dirección General de Aeronáutica Civil declarará la pérdida y ordenará la cancelación de los distintivos de nacionalidad y matrícula en el Registro correspondiente. A partir de esta declaración empieza a contarse los plazos de prescripción de las acciones civiles respectivas.

ARTÍCULO 175.- Se considerará abandonada una aeronave:

- 1) Cuando así lo manifieste por escrito el propietario u operador ante la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- 2) Cuando por un término de noventa (90) días calendario permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo cuidado directo o indirecto de su propietario u operador; y,
- 3) Cuando carezca de distintivos de nacionalidad y matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, en relación al numeral 1), hará la declaración de abandono sin exigir ningún otro requisito. En lo referente a los numerales 2) y 3), mandará a publicar un aviso por tres (3) días consecutivos en "LA GACETA", Diario Oficial de la República o en un Diario de circulación nacional y después de ocho (8) días a partir del último aviso sin que nadie la haya reclamado, hará la declaratoria de abandono y procederá a subastarla. El producto de la subasta se aplicará preferentemente a cubrir las obligaciones fiscales, si las hubiere, y los gastos de movilización. El remanente ingresará a la Tesorería General de la República y de ésta al Presupuesto General de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) para ser utilizado en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 176.- Las autoridades civiles y militares más próximas al lugar donde ocurrió el accidente aéreo están en la obligación de destacar para dicho lugar, brigadas de salvamento a fin de proporcionar los primeros auxilios a las víctimas y poner guardias militares o civiles hasta el momento en que lleguen los investigadores que al efecto nombre la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 177.- Si por causa imprevista o de fuerza mayor una aeronave se viese obligada a efectuar un aterrizaje forzoso en el territorio nacional, el Comandante o piloto de la aeronave y, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación, cuidará que no se descargue ninguna mercancía o equipaje y de que los pasajeros no abandonen el lugar de aterrizaje mientras no tengan permiso de las autoridades aduaneras y demás autoridades llamadas a intervenir, excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.

Se exceptúan de las disposiciones contenidas en el párrafo anterior, aquellos casos en que esté en peligro la vida de una o más personas.

ARTÍCULO 178.- La correspondencia que sea transportada por una aeronave que haya sufrido un accidente o que efectúe un aterrizaje forzoso deberá ser recogida por el Comandante de la aeronave; a falta de éste por otro miembro de tripulación y, en defecto de ambos, por personas responsables.

En cualquiera de estos casos deberá ser entregada la correspondencia lo más pronto posible a un empleado del Servicio Postal.

ARTÍCULO 179.- La participación directa en las actuaciones de búsqueda, asistencia y salvamento da derecho a la retribución de los gastos efectuados.

Las indemnizaciones que por esta razón se reconozcan, no podrán exceder del monto de los seguros que protejan a la aeronave o del valor de la misma o de lo que quede de ella.

Las acciones fundadas en hechos derivados de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves prescriben de conformidad a lo establecido en el Código Civil para las acciones personales.

TÍTULO XIII

CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO Y DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO I

CONCEPTOS Y REGULACIONES

ARTÍCULO 180.- El Contrato de transporte aéreo, es aquel por el cual una parte, el porteador, se obliga a trasladar por vía aérea, pasajeros, carga o correspondencia, de un punto de partida a otro de destino, por un precio determinado.

Habrán Contrato de transporte aéreo aun en caso de exoneración o reducción del pago del precio.

ARTÍCULO 181.- Empresa de Transporte Aéreo, es toda persona natural o jurídica que mediante Certificado de Explotación o autorización y el Certificado de Operación Aérea (COA) si se trata de empresa hondureña, otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, con carácter regular o no regular.

ARTÍCULO 182.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores, se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignada en el Contrato respectivo. Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al del destino previsto en el Contrato, se reputará como último porteador al que realizare la última etapa.

ARTÍCULO 183.- El transporte aéreo interno se regirá por las disposiciones de la presente Ley y sus Reglamentos y, en lo no previsto, a lo que prescribe el Código de Comercio.

Se considera interno todo transporte en el cual, por consecuencia de acuerdo entre las partes, el lugar de partida y el lugar de destino están situados dentro del territorio nacional.

ARTÍCULO 184.- El transporte aéreo internacional a falta de Tratados, Convenios o Acuerdos Internacionales, se regulará por los principios establecidos en esta Ley y sus Reglamentos.

Se considera internacional todo transporte en el cual por acuerdo entre las partes:

1) El lugar de partida y el de destino están situados en territorio de dos (2) Estados diferentes; y,

2) El lugar de partida y el de destino están situados en territorio de un mismo Estado, estando previsto uno o más aterrizajes en el territorio de otro Estado.

ARTÍCULO 185.- Constituye operación única aquella en que varios porteadores ejecutan sucesivamente el transporte por vía aérea previo acuerdo entre las partes.

Cualquier otro tipo de contrato o acuerdo entre empresas de transporte aéreo nacionales o internacionales como acuerdos de cooperación comercial y acuerdo de código compartido se regulará en el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 186.- Cuando el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio nacional, el transporte no perderá su carácter interno por el hecho de que la aeronave, por caso fortuito o de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 187.- En el transporte de pasajeros el porteador tiene la obligación de expedir boletos de pasajes. Éstos podrán ser emitidos en formatos preestablecidos e incluso por medios electrónicos o computarizados y constituyen prueba de la existencia del Contrato de transporte.

En el caso de los boletos expedidos por medios electrónicos o computarizados y en aquellos en que el pasajero pueda hacer por sí solo la operación de compra por medio de INTERNET u otro similar, las empresas de transporte aéreo deben asegurarse de que el sistema no pueda culminar la operación de compra si antes el cliente no ha leído y aceptado las condiciones del contrato de transporte de todo lo cual deberá quedar un registro.

En el transporte interno, a efecto de las escalas que solicite el pasajero en los lugares intermedios de la ruta, el porteador podrá expedir los correspondientes cupones de vuelo que formarán parte del boleto de pasaje.

El Reglamento respectivo regulará lo dispuesto en el presente artículo inclusive lo referente a sistemas de reservaciones electrónicas entendiéndose como tales, todo sistema de informática por el que:

- 1) Se brinda información relacionada a horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos de transporte aéreo;
- 2) Se puede hacer reservaciones de toda clase de servicios aéreos o conexos emitiendo los documentos como boletos de pasajes u otros análogos; o,
- 3) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios

ARTÍCULO 188.- Los porteadores fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten en términos que permitan la prestación de los

mismos en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

La comunicación de las tarifas deberá acompañar una descripción clara y explícita de las condiciones, restricciones y vigencia a que está sometida la tarifa. Los datos anteriores deben hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio, en todo caso deben estar a disposición del usuario en sistemas computarizados de reserva en redes locales e internacionales.

ARTÍCULO 189.- Las irregularidades, o pérdidas de boletos de pasaje no afectan la existencia ni la validez del Contrato de Transporte, el cual continuará rigiéndose por las disposiciones de la presente Ley.

Si el porteador acepta al viajero sin que le haya sido expedido el boleto correspondiente, no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de esta Ley que excluyen o limitan su responsabilidad, se exceptúan de lo anterior los pasajeros abordados al amparo de los boletos emitidos de manera electrónica o por medios similares y cuyo registro tiene el transportista al tenor del artículo 187.

Sin embargo, en caso de pérdida del boleto y si el transporte es interno el pasajero deberá comprar otro boleto para efectuar su viaje quedando obligado el porteador a verificar el reembolso del valor del boleto perdido transcurridos sesenta (60) días desde la fecha en que la pérdida haya sido comunicada al porteador

ARTÍCULO 190.- Todo operador de transporte aéreo público interno, está en la obligación de transportar sin pago alguno a todo niño o niña cuyo peso sea menor de quince (15) kilogramos, que es el peso medio de un infante de tres (3) años de edad que viaje con sus padres o encargado. En este caso no se dispondrá de asiento para el infante.

Cuando el niño exceda el peso de quince (15) kilogramos y no pase de treinta y cinco (35) kilogramos que es el peso medio de un niño de doce (12) años de edad, será transportado por el valor de medio pasaje. En este caso se dispondrá de asiento, faja de seguridad y, en su caso, chaleco salvavidas para el menor.

En caso de accidente, la empresa está en la obligación de indemnizar con las sumas señaladas en la presente Ley para pasajeros adultos.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE EQUIPAJE Y MERCANCÍA

ARTÍCULO 191.- En el transporte de equipaje, con excepción de los objetos de mano que el viajero conserve bajo su cuidado, el porteador tiene la obligación de expedir un talón de equipaje que deberá constar de dos (2) partes, una para el viajero y otra para el porteador, en las cuales se especificará lo establecido en los reglamentos correspondientes.

ARTÍCULO 192.- La falta, irregularidades y la pérdida del talón de equipaje no afectan la existencia ni la validez del Contrato de transporte, el cual continuará rigiéndose por las disposiciones de esta Ley.

Sin embargo si el porteador acepta los equipajes sin expedir los talones correspondientes, o si el talón no contiene los datos indicados en el artículo anterior, el porteador no tendrá derecho de acogerse a las disposiciones de esta Ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

ARTÍCULO 193.- La mercancía puede ser transportada expresa o diferida. Se entiende por mercancía transportada expresa, la que el porteador despacha con prioridad sobre cualquier otra carga y dentro del plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas después de recibida. Se entiende por mercancía transportada diferida, la que el porteador despacha en cualquier tiempo dentro del plazo máximo de siete (7) días después de recibida.

ARTÍCULO 194.- Todo porteador de mercancía, sin perjuicio a lo indicado en el párrafo anterior, tiene derecho a pedir al cargador, la expedición de entrega de un documento denominado "Carta de Porte Aéreo", la cual puede ser emitida al porteador, a la orden o nominativamente, transfiriéndose de la manera y con los efectos previstos en el Código de Comercio para los títulos de esta naturaleza.

Sin embargo, la falta, irregularidades o pérdida de dicho documento no afectan la existencia ni la validez del Contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las disposiciones de la presente Ley, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 198 de esta Ley.

ARTÍCULO 195.- La expedición de la Carta de Porte Aéreo se sujetará a las reglas siguientes:

- 1) Se extenderá por el cargador en tres (3) ejemplares originales y se entregará con la mercancía;
- 2) El primer ejemplar llevará la indicación "Para el Porteador" y estará firmado por el cargador. El segundo ejemplar llevará la indicación "Para el Consignatario" y estará firmado por el cargador y el porteador, lo acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar estará firmado por el porteador y será entregado por él al cargador después de aceptada la mercancía;
- 3) La firma del porteador deberá estamparse desde el momento de la aceptación de la mercancía; y,
- 4) La firma del porteador podrá reemplazarse por un sello, la del cargador podrá ser impresa o reemplazada por un sello.

Si a petición del cargador, el porteador extendiera la Carta de Porte Aéreo, se considerará salvo prueba en contrario, que actúa por cuenta del cargador.

ARTÍCULO 196.- El porteador tiene derecho de pedir al cargador la expedición de cartas de porte distintas, cuando se trata de varios bultos.

ARTÍCULO 197.- La Carta de Porte Aéreo deberá contener las indicaciones establecidas en el Reglamento de esta Ley si se trata de transporte interno, en los Convenios si se trata de transporte internacional y, a falta de disposición, a lo establecido en el Código de Comercio vigente.

ARTÍCULO 198.- Si el porteador acepta la mercancía sin que se haya expedido una Carta de Porte Aéreo, o si ésta no contiene las indicaciones a que se refiere el artículo anterior, el porteador no tendrá derecho a acogerse a las estipulaciones de esta Ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

ARTÍCULO 199.- El cargador es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones relativas a la mercancía que asiste en la Carta de Porte Aéreo.

En consecuencia, sobre él recaerá la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o por cualquier otra persona, por motivo de indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

ARTÍCULO 200.- La Carta de Porte Aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del Contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones del transporte.

Los enunciados de la Carta de Porte Aéreo relativos al peso, dimensiones y empaque de la mercancía, así como el número de bultos hacen fe, salvo prueba en contrario, en lo que se refiere a la cantidad, volumen y estado de la mercancía. No constituirán prueba contra el porteador más que en caso de verificación efectuado por él en presencia del cargador y hecho constar en la Carta de Porte Aéreo, o que se trate de enunciados relativos al estado aparente de la mercancía.

ARTÍCULO 201.- La falta, irregularidad o pérdida de la Carta de Porte Aéreo, no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que continuará rigiéndose por las disposiciones de la presente Ley.

ARTÍCULO 202.- El cargador tiene derecho, siempre que cumpla con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, bien sea retirándola del aeródromo de partida o de destino, o deteniéndola en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, o haciendo que se entregue en el punto de destino o en el curso de la ruta a persona distinta del consignatario indicado en la Carta de Porte Aéreo, o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, cuando el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a otros cargadores y con la obligación de rembolsar los gastos que se originen de ello.

ARTÍCULO 203.- En el caso de que sea imposible ejecutar las órdenes del cargador, el porteador deberá darle avisó de ello inmediatamente.

ARTÍCULO 204.- Si el porteador se ajusta a las órdenes de disposición de la mercancía del cargador sin exigirle la presentación del ejemplar de la Carta de Porte Aéreo entregada a éste, será responsable, salvo la acción contra el cargador, del perjuicio que pudiera causarse por este hecho al tenedor regular de la Carta de Porte Aéreo.

ARTÍCULO 205.- El derecho del cargador cesa desde el momento en que comienza el del consignatario de conformidad con lo estipulado en el siguiente artículo. Sin embargo si el consignatario rehusa la Carta de Porte o la mercancía o si no fuese localizado, el cargador recobrará su derecho de disponer de la mercancía.

ARTÍCULO 206.- Salvo en los casos indicados en los artículos precedentes, el cargador tiene derecho desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a pedir al porteador que le remita la Carta de Porte Aéreo y que le entregue la mercancía previo el pago de fletes y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la Carta de Porte Aéreo.

ARTÍCULO 207.- Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá dar aviso al consignatario de la llegada de la mercancía.

ARTÍCULO 208.- El consignatario quedará autorizado para hacer valer con relación al porteador los derechos que le otorgue el contrato de transporte:

1. Si el porteador reconoce que la mercancía ha sufrido extravío; y.
2. Si al terminar un plazo de siete (7) días después de que la mercancía debería haber llegado.

ARTÍCULO 209.- El porteador y el consignatario podrán hacer valer los derechos que les confiere la presente Ley con las obligaciones que el contrato les imponga.

ARTÍCULO 210.- Lo dispuesto en los Artículos 202, 203, 204, 205, 206, 207 y 208 de esta Ley no perjudicará de manera alguna las relaciones del cargador y del consignatario entre sí ni las relaciones de terceros cuyos derechos provengan, bien sean del porteador o del consignatario.

ARTÍCULO 211.- Cualquier disposición contractual que contravenga las estipulaciones contenidas en los Artículos 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208 y 209 de esta Ley deberá constar en la Carta de Porte Aéreo.

ARTÍCULO 212.- El cargador está obligado a proporcionar los datos y acompañar a la Carta de Porte Aéreo los documentos que antes de remitir la mercancía al consignatario sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduana, Portuarias, de Policía y Sanidad. El cargador es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia, irregularidad de dichos datos y documentos, salvo en el caso de que la culpa sea imputable al porteador o a sus dependientes.

El porteador no tiene obligación de cerciorarse si esos datos o documentos son exactos o suficientes.

CAPÍTULO IV

DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

ARTÍCULO 213.- Toda aeronave destinada a un servicio de transporte público estará bajo el mando de un Comandante nombrado por la empresa explotadora dentro de los pilotos que integran el personal de vuelo.

ARTÍCULO 214.- El Comandante es responsable de la dirección, cuidado, orden y seguridad de la aeronave, de los miembros de la tripulación, pasajeros y sus equipajes, carga y correo transportados. Esta responsabilidad comienza tan pronto se hace cargo de la aeronave para comenzar el vuelo, cesando al final de éste y puesto a disposición del representante de la empresa o cualquier autoridad competente toma a su cargo la aeronave, pasajeros, carga, equipajes y correo.

ARTÍCULO 215.- Corresponde al Comandante de la aeronave:

- 1) Impartir las órdenes o instrucciones para el gobierno y dirección de la aeronave;
- 2) Mantener el orden de la aeronave e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que la perturben, cometan faltas, rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponde;
- 3) Arrestar a los que cometiesen un delito, levantando información del hecho y entregar a los supuestos delincuentes a la autoridad competente, en el lugar de aterrizaje más próximo;

- 4) Suspender en sus funciones, por causa grave, a un miembro de la tripulación;
- 5) Levantar acta de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo, inscribiéndolo en el libro de a bordo correspondiente;
- 6) Adoptar las disposiciones necesarias para mantener durante el viaje, en buenas condiciones de vuelo, apertrechada y provista a la aeronave y, en caso de aterrizaje fuera de los aeródromos de su ruta, adoptar las medidas necesarias de seguridad;
- 7) Hacer lo necesario para salvar la aeronave de un riesgo inminente; y.
- 8) Variar la ruta en caso de fuerza mayor.

ARTÍCULO 216.- En el caso que contempla el numeral 3) del artículo anterior, el Comandante de la aeronave pondrá los hechos en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje del territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del Cónsul hondureño más cercano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

ARTÍCULO 217.- Es obligación del Comandante de la aeronave cumplir con las regulaciones técnicas contenidas en las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) referentes a su rango, la tripulación, condición de la aeronave, estiba y tipo de carga, así como cualquier otra que derive de su condición de comandante o que sea atinente a la seguridad de vuelo, o de la aeronave, sus pasajeros, tripulantes y carga.

ARTÍCULO 218.- El Comandante de la aeronave ejercerá abordo de la misma, funciones notariales y de oficial público, debiendo registrar en los libros correspondientes, los nacimientos y defunciones, así como también los matrimonios y testamentos ocurridos abordo. En tales casos se remitirá copia auténtica a la autoridad competente del estado de matrícula de la aeronave y a cualquier otro Estado que legítimamente lo requiera.

ARTÍCULO 219.- En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, el Comandante deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los objetos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario al Cónsul hondureño u otra autoridad que designe el estado de matrícula de la aeronave o, en su defecto, al representante del explotador en la primera escala que hiciere.

CAPÍTULO V

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

ARTÍCULO 220.- Todo contrato por el cual se transfiera el dominio de una aeronave o se constituya en ella un derecho real deberá constar por escrito en documento público o privado debidamente autenticado, el cual se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, sin cuyo requisito no surtirá efecto respecto de tercero.

Se conceptuará propietario de una aeronave a la persona natural o jurídica a cuyo nombre está inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTÍCULO 221.- Dos (2) o más personas pueden ser copropietarias de una aeronave y el condominio se regirá por las reglas del Código Civil.

ARTÍCULO 222.- El arrendamiento de aeronaves podrá hacerse para uno o más viajes; por kilometraje a recorrer o por tiempo determinado, limitándose la obligación del arrendador a hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenido, provista de la documentación necesaria para el vuelo.

En el arrendamiento, el arrendador no necesitará equipar la aeronave, pero la deberá mantener en condiciones normales de uso hasta el fin del Contrato, cesando esta obligación en caso de culpa del arrendatario. El arrendador no tendrá bajo su dirección y dependencia a la tripulación, quedando a cargo del arrendatario la conducción técnica de la propia aeronave.

Es permitido el subarrendamiento de aeronaves y se sujeta a las mismas reglas que el arrendamiento.

ARTÍCULO 223.- El arrendamiento o subarrendamiento de aeronaves civiles deberá efectuarse por escritura pública o por documento privado autenticado, pero para que surta efecto contra terceros, deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTÍCULO 224.- El fletamento, es un Contrato por el cual el fletante mediante remuneración, cede a otra persona el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, para uno o más viajes, para un número de kilómetros a recorrer, o para un cierto tiempo, reservándose la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la misma aeronave.

Los derechos y obligaciones derivados del fletamento no podrán cederse, total o parcialmente si tal facultad no fuere expresamente convenida.

ARTÍCULO 225.- Fletador, es la parte contratante que ha celebrado un Contrato de fletamento con el propietario o explotador de la aeronave y pueda legalmente llevarlo a efecto.

ARTÍCULO 226.- El Contrato de fletamento deberá constar por escrito y ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual extenderá dicha aprobación solamente en casos que el fletador esté autorizado conforme a las disposiciones de esta Ley, para llevar a efecto el servicio que se propone darle a la aeronave. Dicha aprobación deberá emitirse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de su presentación.

ARTÍCULO 227.- Recaerán sobre el fletador todas las responsabilidades a que se refiere esta Ley relacionadas con el Contrato de transporte, pero habrá responsabilidad solidaria entre el fletador y fletante cuando se trate de indemnizaciones por daños a pasajeros, equipaje facturado, carga, a terceros en la superficie y al personal técnico aeronáutico.

ARTÍCULO 228.- Si el fletante, en virtud de estar autorizado para ello, a su vez hubiese dado en fletamento la aeronave, la responsabilidad en lo que respecta al Contrato de transporte, recaerá sobre el último fletador, pero habrá responsabilidad solidaria entre el último fletador y fletantes anteriores cuando se trate de daños a pasajeros, equipaje facturado, carga, a terceros en la superficie y al personal técnico aeronáutico.

ARTÍCULO 229.- Todo Contrato o acuerdo entre empresas nacionales o extranjeras en que se involucre la utilización de aeronaves y que no signifique transferir su dominio, sin perjuicio de los requisitos

y solemnidades propias para su validez, deberá ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, e inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional, de conformidad a la reglamentación correspondiente.

ARTÍCULO 230.- Cuando una aeronave que ostente marcas de nacionalidad y matrícula extranjera, sea objeto de contrato de arrendamiento, fletamento u otro similar por empresa hondureña, el estado de matrícula de la aeronave objeto de cualquiera de las relaciones contractuales mencionadas, podrá convenir con la autoridad de aeronáutica hondureña la transmisión de todas o parte de las funciones y obligaciones, caso en el cual el Estado delegado deberá asumir y actuar dentro de los preceptos legales nacionales e internacionales contenidos en los instrumentos del derecho internacional que al respecto existan en materia de aviación civil.

ARTÍCULO 231.- No podrá venderse, donarse, darse en arrendamiento o comodato una aeronave hondureña para ser llevada al extranjero sin autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se exceptúan de esta disposición las ventas a extranjeros que se hagan en pública subasta.

La autorización deberá precisar la finalidad a que se destinará la aeronave y la base donde efectuará sus operaciones.

TÍTULO XIV

DE LAS GARANTÍAS

CAPÍTULO I

HIPOTECA Y PRENDA AERONÁUTICA

ARTÍCULO 232.- Cuando exista sobre una aeronave un gravamen hipotecario o cualquier otro derecho real característico de los bienes inmuebles y se proceda a la venta judicial, ésta se hará como si se tratara de propiedad inmueble; en los demás casos dicha venta se llevará a efecto conforme las reglas de propiedad inmueble.

ARTÍCULO 233.- No obstante ser bienes muebles, las aeronaves civiles son susceptibles de hipoteca. Este Contrato se regirá en lo no previsto por esta Ley por las disposiciones aplicables del Código Civil y en su defecto por el Código de Comercio.

ARTÍCULO 234.- El crédito hipotecario tiene preferencia sobre cualquier otro crédito, excepto los siguientes:

- 1) Las expensas judiciales y las destinadas a la conservación de la aeronave durante el juicio;
- 2) Las indemnizaciones por asistencia o salvamento, verificados durante la existencia de la hipoteca;
- 3) Los salarios devengados y los demás derechos laborales de los miembros de la tripulación y empleados abordo de la aeronave durante el último viaje;
- 4) Los gastos efectuados por el Comandante de la aeronave en uso de sus facultades y que hubiesen sido indispensables para la continuación del último viaje; y.

- 5) Los créditos del Estado por impuestos y derechos en concepto de utilización de aeropuertos o de los servicios auxiliares de la navegación aérea por un término no mayor de sesenta (60) días.

ARTÍCULO 235.- Si la aeronave se destruye o fuere expropiada, el acreedor hipotecario podrá hacer valer su preferencia sobre el seguro y sobre la indemnización que se deba al dueño.

ARTÍCULO 236.- Las aeronaves hipotecadas en el país no pueden ser trasladadas temporal o definitivamente al exterior sin consentimiento expreso del acreedor, el cual deberá otorgar su autorización en escritura pública.

ARTÍCULO 237.- Sin el consentimiento expreso del acreedor hipotecario no podrán variarse las características de construcción o de motopropulsión de la aeronave.

ARTÍCULO 238.- La hipoteca se extingue por las causales siguientes:

- 1) Por la extinción de la obligación principal;
- 2) Por la pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 235 de esta Ley;
- 3) Por el remate judicial, siempre que se haya citado al acreedor de conformidad a las leyes comunes; y.
- 4) Por las demás causas aplicables del Código de Comercio o Código Civil, si la hipoteca es de naturaleza mercantil o civil, respectivamente.

ARTÍCULO 239.- Las aeronaves, los motores, hélices y otros equipos de repuestos para las mismas aeronaves, podrán ser objeto de prenda sin desplazamiento, que se regirá por las disposiciones de esta Ley, y en lo no previsto por el Código de Comercio y el Código Civil.

ARTÍCULO 240.- El Contrato de prenda deberá constar en escritura pública y se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, y mientras subsista la inscripción, no afectará al Contrato ninguna transferencia o derecho que se constituya en el objeto dado en garantía.

ARTÍCULO 241.- Los Contratos de hipoteca y prenda contendrán, además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave hipotecada o dada en prenda y de los equipos pignorados, en sus respectivos casos y otros datos que los identifiquen de manera indubitable, sin perjuicio de lo dispuesto por el Código de Comercio en lo relativo a la hipoteca de empresas.

CAPÍTULO II

DEL EMBARGO AERONÁUTICO

ARTÍCULO 242.- En caso de cualquier embargo o aseguramiento judicial debe el juez o el tribunal poner en conocimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 243.- En lo que no esté expresamente previsto en esta Ley, los Contratos sobre aeronaves se regirán por las disposiciones aplicables del Código de Comercio, Código Civil, y en su defecto por las demás leyes comunes aplicables.

ARTÍCULO 244.- Las aeronaves podrán adquirirse por prescripción y para tal efecto se aplicarán las reglas que el Código Civil estatuye para la prescripción de bienes muebles.

TÍTULO XV

RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

ARTÍCULO 245.- Por el Contrato de transporte el porteador es responsable:

1) De los daños y perjuicios ocasionados en caso de muerte o lesiones sufridas por pasajeros, cuando el hecho que los produzca hubiere ocurrido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. La operación de embarque se extiende desde que el pasajero bajo las instrucciones del transportador ingrese a la plataforma de estación de aeronaves, hasta que aborda la aeronave; la operación de desembarque se extiende desde que el pasajero del mismo modo abandona la aeronave y sale de la plataforma de estación de aeronaves;

2) Se entiende por plataforma de estación de aeronaves cualquier superficie que sea utilizada para tal efecto.

Del daño ocasionado por retrasos o sobreventa en el transporte aéreo de pasajeros o carga; y,

3) De los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o el equipaje facturado, si el hecho que causó los daños tuvo lugar durante el período de transporte.

Para los efectos del párrafo que precede, el período de transporte se cuenta desde el momento que el porteador recibe la carga o el equipaje facturado hasta el momento de su entrega al consignatario o pasajero.

ARTÍCULO 246.- En el transporte internacional de personas, equipaje facturado, mercancías y objetos cuya custodia conserva el pasajero, la responsabilidad del explotador se limitará a lo establecido en el Decreto No. 87-93 del 24 de mayo de 1993, publicado en "La Gaceta", Diario Oficial de la República de Honduras de fecha 29 de marzo de 1994, que aprueba el Convenio de Varsovia y por los Protocolos Adicionales Números 1, 2, 3 y 4 de Montreal, de fecha 25 de Septiembre de 1975 y los Convenios o Protocolos que se suscriban posteriormente.

Este Convenio también será aplicable en lo relativo a la nulidad, dolo o culpa, grave presunción y porteadores sucesivos.

CAPÍTULO II

DAÑOS A PASAJEROS

ARTÍCULO 247.- La obligación a que aluden los artículos anteriores incluye la indemnización por daños por caso fortuito o fuerza mayor.

El término lesión comprende tanto las lesiones corporales, orgánicas o funcionales como las que afectan las facultades mentales.

ARTÍCULO 248.- Para vuelos nacionales, la indemnización por daños a pasajeros debido a casos fortuitos o fuerza mayor, será de:

- 1) Por muerte. Dieciocho Mil Derechos Especiales de Giro;
- 2) Por lesiones que ocasionen incapacidad total permanente. Trece Mil Quinientos Derechos Especiales de Giro;
- 3) Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente, hasta un máximo de Diez Mil Doscientos Derechos Especiales de Giro;
- 4) Por lesiones que ocasionen incapacidad temporal, hasta un máximo de Siete Mil Quinientos Derechos Especiales de Giro; y,
- 5) Por las demás lesiones, hasta un máximo de Cinco Mil Derechos Especiales de Giro.

En los casos previstos en los numerales 3), 4) y 5), el Juez determinará el monto de la indemnización tomando en cuenta todas las circunstancias que rodean al perjudicado.

Lo anterior es sin perjuicio a indemnizaciones mayores, solamente en aquellos casos en que siendo procedente la indemnización por cualquier daño de los mencionados, existieran pólizas de seguros con sumas indemnizatorias mayores a las aludidas.

ARTÍCULO 249.- Cuando el hecho que originó los daños se deba a culpa debidamente comprobada de la empresa de transporte o de sus empleados, la indemnización consistirá en la suma fijada para cada caso por el artículo anterior, aumentada dicha suma en un cincuenta por ciento (50%).

Cuando la Autoridad Judicial competente haya declarado en la causa respectiva la existencia de dolo por parte de la empresa o de sus empleados, la responsabilidad de la empresa será ilimitada.

En todo caso, el monto de la indemnización, cuando medie dolo, no será nunca inferior a la indemnización debida por causa de culpa de la empresa o de sus empleados.

ARTÍCULO 250.- Cuando se trate de una empresa extranjera de transporte aéreo internacional, con Certificado o Autorización expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la indemnización por los daños a que aluden los artículos anteriores causados a pasajeros que hubiesen comprado su boleto de pasaje en Honduras se regirán por las disposiciones de esta Ley, ya sea que el punto de iniciación del viaje o el de destino, estén en territorio hondureño o en el extranjero y cualquiera que fuere el lugar donde hubiera ocurrido el daño.

En todos los casos comprendidos en el párrafo anterior, las autoridades hondureñas serán competentes para resolver las cuestiones que se susciten.

ARTÍCULO 251.- Toda cláusula que tienda a exonerar a la empresa de responsabilidad o fijar límites inferiores a los establecidos por esta Ley, es nula de pleno derecho, pero la nulidad de esa cláusula no acarrea la del Contrato de transporte que queda sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

ARTÍCULO 252.- La responsabilidad a que aluden los artículos anteriores se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse el período de transporte especificado en dichos artículos, si tales daños fueren resultado de un hecho ocurrido durante tal período.

ARTÍCULO 253.- No crean responsabilidad alguna para la empresa los daños que provengan de hechos provocados intencionalmente por la víctima, ni los que se deban a hechos ilícitos de un tercero, ni los sufridos por el pasajero al subir a la aeronave o bajar de la que se encuentra estacionada o en marcha, cuando medie notoria imprudencia del accidentado o infracciones suyas a los Reglamentos de Seguridad.

ARTÍCULO 254.- En el caso de muerte o lesiones de un pasajero, la persona o personas con derecho a reclamar la indemnización, deben hacerlo dentro del plazo de dos (2) años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a la reclamación, so pena de perder el derecho.

ARTÍCULO 255.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por un pasajero como consecuencia de retraso en el transporte; si el retraso tiene lugar durante el período transcurrido desde el momento que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje.

Cualquier retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o de la ordinaria aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil para el viaje en cuestión, que se deba a razones fundadas en la protección de la vida humana, motivos de seguridad o a condiciones meteorológicas adversas, no se considerará como infracción del contrato de transporte; sin embargo, la empresa está obligada a efectuar el transporte de pasajeros y equipajes por su cuenta hasta dejarlos en su destino o reembolsar a opción del pasajero, la parte proporcional al trayecto no recorrido. Asimismo, sufrará el transportador los gastos de manutención y hospedaje durante el retraso ocasionado por los hechos anteriores.

ARTÍCULO 256.- Si el viaje se suspende, retrasa o desvía por causa imputable al transportador, la Empresa está obligada a conceder a los pasajeros, por el tiempo que dure la interrupción, manutención, alojamiento y, a criterio del pasajero, una de las opciones siguientes:

- 1) Reembolso en forma inmediata del importe proporcional del viaje no realizado;
- 2) Continuación del viaje con el mismo porteador o por medio de otro transportador en las mismas condiciones pactadas; y,
- 3) Retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

Es responsabilidad del porteador hacer del conocimiento del pasajero las opciones que establece el presente artículo.

ARTÍCULO 257.- En caso de daños causados a un pasajero con motivo de sobreventa comprobada, la empresa transportadora estará obligada a opción del pasajero a cualquiera de:

- 1) Reembolso en forma inmediata del importe proporcional del viaje no realizado;
- 2) Continuación del viaje con el mismo porteador o por medio de otro transportador en las mismas condiciones pactadas; más el cincuenta por ciento (50%) del valor del boleto pagado para el mismo viaje de forma inmediata; y,
- 3) Retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje de forma inmediata.

Es responsabilidad del porteador hacer del conocimiento del pasajero las disposiciones que establece este artículo.

CAPÍTULO III

DAÑOS AL EQUIPAJE Y A LA CARGA

ARTÍCULO 258.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocurridos en el caso de pérdida, destrucción, avería y retraso de equipaje de mano, si el hecho que lo causó tuvo lugar durante el período transcurrido desde el momento que embarca en la aeronave hasta el momento que desembarca de la misma y aún cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

ARTÍCULO 259.- La responsabilidad prevista en el artículo anterior se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse los respectivos períodos de transporte especificados en dichos artículos, si tales daños fuesen resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos.

ARTÍCULO 260.- La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucción, avería y retraso de equipaje facturado, se limita a una suma máxima por concepto de indemnización de daños y perjuicios que representa Treinta Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto en el transporte internacional y de Diecisiete Derechos Especiales de Giro en el transporte nacional, salvo declaración especial hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria si hubiere lugar a ello.

La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucción, avería y retraso del equipaje de mano, se limita a una suma máxima por concepto de indemnización de daños y perjuicios al propietario del equipaje de mano de Trescientos Doce Derechos Especiales de Giro en el transporte internacional y de Doscientos Derechos Especiales de Giro en el transporte interno.

En caso de pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercaderías o de cualquier objeto contenido en ellos, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar proporcionalmente el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercaderías o de un objeto en ellos contenido, afecte el valor de otros bultos comprendidos en el talón de equipaje o Carta de Porte Aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar proporcionalmente el límite de responsabilidad.

Las indemnizaciones contempladas en el presente artículo, serán canceladas al pasajero en el término máximo de treinta (30) días hábiles después de haberse presentado el reclamo correspondiente.

Si la carga o equipaje aparecieran después de haberse indemnizado al pasajero o consignatario, la empresa deberá avisar y hacer entrega de la carga o el equipaje al consignatario o pasajero, sin perjuicio de la indemnización que corresponda.

ARTÍCULO 261.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el porteador no será responsable si prueba que los daños sufridos por el equipaje facturado o la carga se deban a vicios de los efectos transportados, a hechos ilícitos de un tercero o hechos intencionales del cargador.

En el caso del equipaje de mano, el porteador solamente será responsable si el pasajero prueba que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados.

ARTÍCULO 262.- La recepción del equipaje o carga sin protesta del pasajero o consignatario, constituye presunción, salvo prueba en contrario, de que los efectos se entregaron en buen estado y de conformidad con el contrato de transporte. No se presumirá tal cosa si en el momento de la recepción el pasajero o consignatario presenta una reserva por escrito dirigida al porteador en el sentido de que el equipaje o la carga no han sido examinados.

ARTÍCULO 263.- En caso de avería del equipaje o carga, la persona que tenga derecho a que se le entreguen los efectos transportados, deberá hacer su reclamación ante el porteador dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de la recepción, en el caso de equipaje, y dentro de los siete (7) días siguientes, en el caso de carga.

ARTÍCULO 264.- Las reclamaciones por pérdida o retraso del equipaje o carga deberá hacerse dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que de acuerdo con el contrato de transporte, los efectos deberían haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario, o de quien tuviera derecho a que se le hiciera la entrega.

CAPÍTULO IV

DAÑOS A LAS PERSONAS O BIENES DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTÍCULO 265.- El operador de cualquier aeronave civil que opere sobre territorio hondureño responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

La persona que sufra los daños tiene derecho a reparación, en las condiciones fijadas en esta Ley, con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo.

ARTÍCULO 266.- Para los efectos de la responsabilidad prevista en el artículo anterior, se considera operador en sus respectivos casos:

- 1) A la empresa de transporte aéreo;
- 2) Al porteador;
- 3) A la persona natural o jurídica a cuyo favor se extendió Autorización, cuando se trate de servicios aéreos privados por remuneración; y,
- 4) Al propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves de servicio privado destinadas a usos particulares del propietario sin remuneración.

ARTÍCULO 267.- Se considera que una aeronave está en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- 1) Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasajeros o carga abordo;
- 2) Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz; y,
- 3) Se encuentra en vuelo.

Para los fines de la presente Ley se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de aeronaves más ligeras que el aire, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda nuevamente amarrada en ésta.

ARTÍCULO 268.- Quien sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del operador, responde del daño causado. El operador que no ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de su aeronave, responde solidariamente con el causante del daño.

ARTÍCULO 269.- El operador no está obligado a reparar los daños que sean consecuencias directas de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de autoridad pública.

ARTÍCULO 270.- La responsabilidad por daños a terceros puede ser eliminada o disminuida en el caso de que la persona que los haya sufrido los hubiese causado o hubiese contribuido a causarlos.

ARTÍCULO 271.- La cuantía de la indemnización por los daños y perjuicios causados a personas o bienes de terceros en la superficie, no excederá por accidente de:

- 1) Cien Mil Derechos Especiales de Giro para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;
- 2) Doscientos Mil Derechos Especiales de Giro más medio Derecho Especial de Giro por cada dos (2) kilogramos que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan más de seis mil kilogramos;
- 3) Setecientos Mil Derechos Especiales de Giro, más medio Derecho Especial de Giro por cada dos (2) kilogramos que pase de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos;
- 4) Un Millón Quinientos Mil Derechos Especiales de Giro, más medio Derecho Especial de Giro por cada dos (2) kilogramos, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos; y,
- 5) Dos Millones y Medio de Derechos Especiales de Giro, más un Derecho Especial de Giro por cada kilogramo que pase de los cincuenta mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

ARTÍCULO 272.- Para las personas en la superficie que sufrieren daños causados por caso fortuito, fuerza mayor o culpa, la indemnización por muerte o lesiones será la misma que respectivamente establezcan los Artículos 248 y 249 de esta Ley; pero si fueren varias las personas, dicha indemnización se repartirá proporcionalmente y de acuerdo con cada caso establecido, sin que en total ella pueda exceder de los límites consignados en el Artículo 271 de esta Ley.

ARTÍCULO 273.- Si la persona que sufre los daños prueba, que éstos fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador, sus empleados o sus dependientes, la responsabilidad del operador será ilimitada y se regirá por lo expuesto en el Artículo 249 de esta Ley.

ARTÍCULO 274.- Cuando se cause el daño simultáneamente a las personas y a las cosas, las dos terceras partes del monto de la

indemnización estará afectada a la reparación de daños causados a las personas. La tercera parte restante del monto de la indemnización estará afectada a la reparación de los daños causados a los bienes.

ARTÍCULO 275.- Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el operador de la aeronave inocente tiene derecho de repetir en contra del operador de la otra, por el importe de las indemnizaciones que se hubiera visto precisado a pagar a las víctimas a causa de la solidaridad.

ARTÍCULO 276.- En caso de daños causados a terceros en la superficie por colisión de dos (2) o más aeronaves, los operadores de éstas responden solidariamente a las víctimas de los daños hasta la cantidad igual a la suma de la que todas las aeronaves en colisión estén obligados a responder por accidente, en los términos de los artículos precedentes.

Si hubiera concurrencia de culpa, el operador de la aeronave que como consecuencia de la solidaridad hubiera pagado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente contra los operadores de la otra u otras.

ARTÍCULO 277.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, cada uno de los operadores de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y en las condiciones previstas teniendo el que haya abonado una suma mayor de las que le corresponda el derecho de repetir por el excedente.

CAPÍTULO V

DAÑOS A TRIPULACIONES Y EMPLEADOS

ARTÍCULO 278.- Sin perjuicio de lo que disponen las leyes laborales vigentes, las empresas de transporte aéreo hondureñas indemnizarán a cada miembro de la tripulación que resulte lesionado o muerto en un accidente aéreo, por lo menos con sumas iguales a las que se aplican para la indemnización de pasajeros conforme esta Ley aumentadas en un cincuenta por ciento (50%).

Asimismo, cuando un miembro del personal de vuelo o auxiliar de abordaje, miembro del personal de tierra u otro empleado de una empresa aérea hondureña, suba a bordo de una aeronave sin que se le haya asignado obligaciones que cumplir en ella, pero que lo haga en asuntos relacionados con su trabajo, la empresa a que pertenece tendrá a su cargo la indemnización a que se refiere el párrafo anterior.

CAPÍTULO VI

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

ARTÍCULO 279.- El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

- 1) Por el daño que sufran las aeronaves por causa del incumplimiento, ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia y estacionamiento de aeronaves; y,
- 2) Por los daños que sufran las aeronaves por defectos o por el mal estado de aeródromo, de sus pistas o sus instalaciones.

ARTÍCULO 280.- Si como consecuencia del daño a que se refiere el artículo anterior, se ocasionara además daños a pasajeros, carga y correo

transportado en las aeronaves o a terceros y bienes de terceros en la superficie, y miembros de la tripulación, la responsabilidad del explotador del aeródromo, se extenderá en los mismos términos que los establecidos respectivamente en los **Capítulos II, III, IV y V, del Título XV.**

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES COMUNES

ARTÍCULO 281.- La responsabilidad civil a que se refieren los Capítulos anteriores, por daños a pasajeros, equipaje, carga, personas y bienes de terceros en la superficie, miembros de la tripulación y empleados, se cubrirá por medio de seguros que contratarán las empresas de transporte aéreo, operadores de aeronaves civiles y operadores de aeródromos y deberán estar vigentes por el término del respectivo Certificado de Explotación, Autorización o contrato.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, cuidará que los seguros a que se refiere el párrafo anterior tengan la vigencia estipulada y sean por la cobertura establecida para cada caso de conformidad a esta Ley.

Se considerará satisfactorio el seguro si se conforma a las disposiciones de la presente Ley y ha sido contratado con instituciones de seguros, nacionales o extranjeras, de reconocida solvencia económica o autorizada legalmente por el país de matrícula de la aeronave, cuando se trate de aeronaves extranjeras.

La no exhibición del respectivo seguro vigente será causa suficiente para dejar sin valor y efecto el contrato.

En el transporte interno si el transportador ha contratado seguros para pasajeros o tripulantes, equipajes facturados y mercancía, objetos cuya custodia conserve el pasajero o miembros de la tripulación por montos mayores, se estará a la suma que resulte reconocida por el asegurador si ésta resultare mayor a los límites establecidos en esta Ley.

ARTÍCULO 282.- El Contrato de seguro por transporte aéreo está exento de todo impuesto, contribución y demás cargas públicas que directamente se refieran a él.

ARTÍCULO 283.- Todos los demás casos de responsabilidad civil que pudieren darse, inclusive por intervención de empleados estatales o de organismos internacionales, regionales o extraregionales, que se desempeñan en las actividades de aviación civil, deberá deducirse por la autoridad judicial competente, tomando como marco de referencia las disposiciones contenidas en los capítulos precedentes.

ARTÍCULO 284.- En todos los casos de responsabilidad contractual o extracontractual previstos en esta Ley, el derecho para exigir indemnización se extingue si la acción no se ejercita en el plazo de dos (2) años contados a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños y, en su defecto, desde aquella en que comenzó el transporte en el que se realizó el mencionado hecho.

ARTÍCULO 285.- En todos los casos de responsabilidad contractual previstos en esta Ley, podrá fijarse un límite más alto de indemnización en virtud de convenio especial entre la empresa o porteador y el pasajero o cargador, respectivamente.

ARTÍCULO 286.- Las garantías prestadas de conformidad con esta Ley, para reparar daños provenientes de responsabilidades contractuales o extracontractuales, deberán estar sujetas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que establece el mismo ordenamiento.

ARTÍCULO 287.- Toda reclamación debe notificarse por escrito al porteador interesado.

ARTÍCULO 288.- Cuando no se haga reclamación dentro de los plazos anteriormente previstos, no se podrá entablar una acción contra el porteador a menos que se pruebe que es culpable de fraude.

TÍTULO XVI

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO ÚNICO

CASOS DE APLICACIÓN Y PROCEDIMIENTO

ARTÍCULO 289.- La Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá facultades para vigilar el estricto cumplimiento de las Leyes y Reglamentos relacionados con la aviación civil, así como para imponer las sanciones legales que correspondan.

Para imponer multas, la Dirección determinará el monto de la misma atendiendo a la gravedad, reincidencia y otras circunstancias al cometerse la falta. No se impondrá sanción sin oír previamente al sindicado.

Las resoluciones emitidas en estos procedimientos serán susceptibles de los recursos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 290.- Se impondrá multa de Quinientos (500.00) a Mil (1,000.00) Derechos Especiales de Giro al Comandante o Piloto de cualquier aeronave civil que, sin tener autorización especial o sin que medie causa de fuerza mayor:

- 1) Vuele sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la que prescribe el Reglamento de Tránsito Aéreo;
- 2) Realice vuelos acrobáticos, rasantes, de exhibición o evoluciones peligrosas sobre ciudades o centros de población, o en cualquier lugar;
- 3) Conduzca una aeronave sin distintivos de nacionalidad y matrícula;
- 4) Conduzca una aeronave sin Certificado de Aeronavegabilidad o sin que éste haya sido debidamente revalidado;
- 5) Conduzca o tripule una aeronave sin la licencia y certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de aeronave de que se trate, o cuando dichos documentos no hayan sido debidamente revalidados; y,
- 6) En todos los casos que prevé este artículo, además de la multa se pondrá, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, atendiendo la gravedad de la falta, suspender la licencia al piloto responsable.

ARTÍCULO 291.- Se impondrá multa de Mil (1,000.00) a Cinco Mil (5,000.00) Derechos Especiales de Giro al propietario u operador de cualquier aeronave civil que sin tener autorización especial, permita que la aeronave transite:

- 1) Sin marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2) Sin Certificado de Aeronavegabilidad o de matrícula o que éstos no estén vigentes;

3) Sin seguros de conformidad a esta Ley o que los mismos no estén vigentes; y,

4) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente.

ARTÍCULO 292.- Se impondrá multa de Mil (1,000.00) a Diez Mil (10,000.00) Derechos Especiales de Giro al propietario u operador de cualquier aeronave civil que sin tener autorización, incurra en cualquiera de los casos siguientes:

- 1) Por alterar o modificar los distintivos de nacionalidad y matrícula de la aeronave;
- 2) Por matricular la aeronave en el registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de las marcas de nacionalidad y matrícula hondureñas;
- 3) Por ordenar al Comandante o Piloto actos que impliquen violación de esta Ley y sus Reglamentos;
- 4) Por internar al país una aeronave extranjera o por llevar fuera de él una aeronave nacional, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta Ley y sus Reglamentos;
- 5) Por no hacer del conocimiento de las autoridades correspondientes, de manera inmediata, los accidentes ocurridos a sus aeronaves;
- 6) Por permitir que sus aeronaves obstaculicen o impidan el tránsito aéreo en los aeródromos;
- 7) Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables explosivos y otros semejantes;
- 8) Por transportar cadáveres, enfermos contagiosos o mentales y en aeronaves de transporte público, por transportar personas en estado de embriaguez o bajo el efecto de estupefacientes; y,
- 9) Por usar y permitir el uso de aparatos aerofotográficos abordo de una aeronave.

ARTÍCULO 293.- Se impondrá multa de Quinientos (500.00) a Cinco Mil (5,000.00) Derechos Especiales de Giro al Comandante o Piloto de cualquier aeronave civil que sin mediar causa de fuerza mayor:

- 1) Desobedezca las órdenes o instrucciones que reciba respecto al tránsito aéreo;
- 2) Tripule la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva o cuando ésta se encuentre suspendida o vencida. Igual sanción se impondrá a los demás miembros de la tripulación que se encuentren en el mismo caso;
- 3) Permita a cualquier persona que no sea miembro del personal de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave;
- 4) Abandone la aeronave, los pasajeros, carga y demás efectos en lugar que no sea precisamente el terminal y sin causa grave justificada;
- 5) Tripule la aeronave después de haber ingerido bebidas alcohólicas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación en el mismo caso;

- 6) Por permitir que un miembro del personal de vuelo participe en las operaciones de la aeronave en las condiciones a que se contrae el numeral 5) o cualquier miembro de la tripulación en su caso;
- 7) Por permitir el uso de aparatos aerofotográficos abordo de la aeronave en vuelo sin el debido permiso;
- 8) Por arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave objetos o lastre;
- 9) Por realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción, sin el permiso del caso; y.
- 10) Por no participar inmediatamente a la autoridad competente los accidentes que le ocurran.

ARTÍCULO 294.- Se impondrá multa de Quinientos (500.00) a Dos Mil (2.000.00) Derechos Especiales de Giro al Comandante o Piloto de cualquier aeronave civil que sin que medie causa de fuerza mayor:

- 1) Por no aterrizar en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso o autorización de vuelo necesarios;
- 2) Por volar sobre zonas prohibidas; y.
- 3) Por realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerotopográficas o aerofotográficas sin la correspondiente autorización.

ARTÍCULO 295.- Se impondrá multa de Mil (1.000.00) a Diez Mil (10.000.00) Derechos Especiales de Giro a las empresas de transporte aéreo que opere con Certificado de Explotación o Autorización correspondiente, en los casos siguientes:

- 1) Por realizar operaciones, distintas de los vuelos especiales, en violación a los itinerarios, frecuencias y horarios registrados oficialmente;
- 2) Por negarse a transportar a alguna persona o carga sin tener razón legal para ello;
- 3) Por incumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley, sus Reglamentos, Certificado de Explotación o Autorización y que, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, no amerite la cancelación del Certificado o Autorización;
- 4) Por no efectuar de manera reglamentaria, la conservación de sus equipos de vuelo, motores auxiliares y demás equipos y servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del transporte; y.
- 5) Por no seguir las rutas aéreas o no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el Certificado de Explotación o Autorización, en su caso.

ARTÍCULO 296.- Se impondrá multa de Mil (1.000.00) a Cinco Mil (5.000.00) Derechos Especiales de Giro al propietario o administrador de un aeropuerto o aeródromo civil que impida o trate de impedir a cualquier aeronave el uso del mismo sin que medie causa justificada.

ARTÍCULO 297.- Se impondrá multa de Cinco Mil (5.000.00) a Quince Mil (15.000.00) Derechos Especiales de Giro a la empresa de transporte aéreo que opere sin Certificado de Explotación o Autorización correspondiente, así como al personal técnico aeronáutico, por cualquier otra infracción a esta Ley, sus Reglamentos y Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC) no prevista en este Capítulo.

ARTÍCULO 298.- Se impondrá multa de Cincuenta (50.00) a Quinientos (500.00) Derechos Especiales de Giro al Pasajero que incurra o se encuentre en cualquiera de las situaciones siguientes:

- 1) Por desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba sobre la seguridad de la aeronave;
- 2) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin el debido permiso; y.
- 3) Perturbar la tranquilidad del vuelo, a los otros pasajeros o tripulantes con escándalo manifiesto.

Las multas por los motivos comprendidos en los numerales 1) y 2) son sin perjuicio de la responsabilidad penal que corresponda.

ARTÍCULO 299.- Los montos expresados en Derechos Especiales de Giro, serán pagados en Lempiras al cambio de referencia de tal moneda a la fecha del pago.

TÍTULO XVII

RELACIÓN DE LAS EMPRESAS AÉREAS CON LOS TRABAJADORES

CAPÍTULO ÚNICO

REGLAMENTACIÓN Y REGULACIONES

ARTÍCULO 300.- La tripulación de vuelo y de cabina prestarán sus servicios por el tiempo que determine la Regulación respectiva y gozarán de un mes de vacaciones remuneradas cada año.

De igual período de vacaciones gozará el resto del personal.

ARTÍCULO 301.- Cuando exista intercambio de aeronaves en la modalidad de fletamento recíproco, los contratos de trabajo de las tripulaciones del fletante no se verán modificadas por el fletamento, pero tratándose de tripulaciones hondureñas existirá solidaridad del fletador respecto a los derechos de las mismas con las leyes laborales del país.

ARTÍCULO 302.- Las relaciones, entre las empresas de transporte aéreo y sus empleados se regirán por el Reglamento Interno de Trabajo de las mismas, el cual deberá ser aprobado por la Secretaría de Estado en los Despachos de Trabajo y Seguridad Social y en la parte que concierne al Personal Técnico Aeronáutico, además por la Dirección General de Aeronáutica Civil. En todo lo no previsto se estará a las Disposiciones del Código de Trabajo.

TÍTULO XVIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 303.- Los certificados de explotación, permisos, autorizaciones, licencias, convalidaciones y certificados técnicos

otorgados por el Poder Ejecutivo antes de la promulgación de la presente Ley, continuarán vigentes hasta la fecha de su vencimiento.

ARTÍCULO 304.- Los procedimientos administrativos que se encuentren en trámite al entrar en vigencia la presente Ley, si se trata de solicitudes de permisos, licencias o certificados deberán adecuarse a la misma. Tratándose de expedientes cuya resolución conlleve una sanción, se resolverán conforme a la Ley vigente al momento de ocurrir el hecho que se sanciona.

ARTÍCULO 305.- Se concede a las empresas de transporte aéreo y a los propietarios de aeronaves civiles que operen en Honduras, un plazo de tres (3) meses, contado a partir de la fecha en que entre en vigor la presente Ley, para que adecuen las coberturas de sus seguros de responsabilidad civil a los montos y modalidades, así como cualquier otro requisito contemplado en esta Ley.

Durante el período que medie entre la vigencia de esta Ley y la adecuación de los requisitos mencionados en el párrafo anterior, sin exceder del plazo prescrito, las empresas de transporte aéreo y aeronaves civiles podrán seguir operando bajo la cobertura de los seguros obtenidos con la vigencia de la Ley anterior.

Si transcurrido el plazo referido, no se ha cumplido con lo que prescribe este artículo, a las empresas o a los propietarios de las aeronaves, sin perjuicio de las sanciones contempladas en esta Ley, se les podrá cancelar su Certificado de Operador Aéreo (COA) en la forma prescrita por la misma.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 306.- La Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), para el logro de los objetivos de racionalización administrativa contemplada en la presente Ley y a fin de alcanzar los propósitos de mayor eficiencia y efectividad en el desempeño de las funciones y atribuciones de la aviación civil, podrá cancelar, respetando los derechos a las prestaciones e indemnizaciones que correspondan, al personal que considere innecesario dentro de la actual Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 307.- A los funcionarios y empleados de la Dirección General de Aeronáutica Civil, les serán aplicables las disposiciones de la Ley de Servicio Civil y su Reglamento; igualmente aplicables las disposiciones de la Ley del Instituto de Jubilaciones y Pensiones del Poder Ejecutivo, a excepción de los empleados pagados por el sistema de contratos y planillas que se regirán por las disposiciones del contrato de trabajo vigente.

ARTÍCULO 308.- Todas las actividades aeronáuticas que se desarrollen dentro del territorio hondureño, deberán satisfacer los requisitos ambientales estipulados en las Leyes, Reglamentos y Disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 309.- Las sumas expresadas en la presente Ley en Derechos Especiales de Giro (DEG), se considerarán que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en moneda nacional, en el caso de reclamos, se hará de acuerdo con el valor de la moneda nacional en Derechos Especiales de Giro en la fecha en que se hará efectivo el pago. El Banco Central de Honduras deberá comunicar periódicamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil el valor en moneda nacional del Derecho Especial de Giro, cuando ésta se lo requiera.

ARTÍCULO 310.- La Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá preparar y proponer las normas reglamentarias necesarias para la correcta aplicación de esta Ley, las que serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Estado competente.

En cuanto a las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), que son de orden técnico, una vez emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberán informarse a los operadores para su entrada en vigencia.

ARTÍCULO 311.- Derógase el Decreto 146, de fecha 3 de septiembre de 1957 y sus Reglamentos, las reformas contenidas en los Decretos No. 174 del 18 de octubre de 1957; 56 de fecha 9 de octubre de 1969; 28-87 fechado el 10 de marzo de 1987; 23-2000 del 21 de marzo de 2000 y 94-2000 de fecha 21 de junio de 2000, y demás disposiciones que se le opongan.

ARTÍCULO 312.- La presente Ley entrará en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los cinco días del mes de mayo de dos mil cuatro.

PORFIRIO LOBO SOSA
Presidente

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
Secretario

VÍCTOR HUGO BARNICA A.
Secretario

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M. D. C., 19 de mayo de 2004.

RICARDO MADURO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

RIGOBERTO FÚNEZ CÁLIX
EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE OBRAS
PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, POR LEY