

Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda

ACUERDO No. 00645-A

Tegucigalpa, M.D.C., 6 de octubre del 2005.

**EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA
REPUBLICA**

CONSIDERANDO: Que la Constitución de la República establece que: "El Estado ejerce soberanía y jurisdicción en el espacio aéreo y en el subsuelo de su territorio continental e insular, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental. La presente declaración de soberanía no desconoce legítimos derechos similares de otros Estados sobre la base de reciprocidad ni afecta los derechos de libre navegación de todas las naciones conforme al derecho internacional ni el cumplimiento de los tratados o convenciones ratificados por la República"; y que: "El dominio del Estado es inalienable e imprescriptible".

CONSIDERANDO: Que el Presidente de la República tiene a su cargo la Administración General del Estado; y entre sus atribuciones está la de emitir acuerdos y decretos y expedir reglamentos y resoluciones conforme a la Ley.

CONSIDERANDO: Que el Congreso Nacional mediante Decreto No. 55-2004 de fecha 5 de mayo de 2004 aprobó la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en "La Gaceta", Diario Oficial de la República en fecha 19 de mayo del mismo año, bajo el Número 30,393, misma que ordena a la Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda "Preparar y proponer las normas reglamentarias necesarias para la correcta aplicación de esta Ley...".

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.

POR TANTO:

En uso de las facultades de que está investido y en aplicación de los Artículos: 12, 13 y 245 numeral 11 de la Constitución de la República; 7 numeral 6, 29, 36 numeral 5), 116, 118 numeral 2), 119 numeral 2) y 122 de la Ley General de la Administración Pública; 23, 24, 32 y 41 de la Ley de Procedimiento Administrativo; 310 de la Ley de Aeronáutica Civil.

ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil contenida en el Decreto 55-2004 de fecha 05 de mayo de 2004 publicado en "La Gaceta", Diario Oficial de la República el 19 de mayo del mismo año; y que por mandato expreso de la misma facultad a la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda para que a través de la DGAC preparara y propusiera el mismo; el cual literalmente dice:

**"REGLAMENTO DE LA LEY DE
AERONÁUTICA CIVIL**

**TÍTULO I
AVIACIÓN CIVIL
CAPÍTULO UNICO
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1.- El presente Reglamento es de carácter general y de cumplimiento obligatorio, tiene por objeto establecer la metodología y procedimientos supletorios para la aplicabilidad de las disposiciones contenidas en la Ley de Aeronáutica Civil y las RAC.

Artículo 2.- Para los fines y efectos del presente Reglamento además de la terminología contenida en la Ley de Aeronáutica Civil, se emiten otras definiciones con el fin de aclarar y ampliar conceptos estrictamente técnicos, mismas que están incorporadas como anexo y forman parte de este instrumento.

**TÍTULO II
AUTORIDAD AERONÁUTICA
CAPÍTULO UNICO
DE LA DIRECCIÓN GENERAL**

Artículo 3.- Obligaciones. La DGAC, por medio de su Director General, el Subdirector, los Departamentos Técnicos y Administrativos velará por el fiel cumplimiento de la Ley de Aeronáutica Civil, leyes conexas, reglamentos y regulaciones de Aviación Civil, Acuerdos y Convenios Internacionales, suscritos y ratificados por el Estado de Honduras.

Artículo 4- Emisión de las RAC. La Dirección mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales o jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, deroga las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), a efecto de armonizarlas con los avances tecnológicos y normativas internacionales de aviación civil.

Artículo 5- Delegación de Funciones. La DGAC, podrá delegar en sus inspectores y funcionarios, actividades específicas para cumplir los procesos administrativos y técnicos de certificación, vigilancia, supervisión y continuidad de las operaciones aéreas, teniendo plena potestad para intervenir las instalaciones.

documentos, registros, y operaciones, así como cualesquier otra actividad aeronáutica desarrollada por los operadores y prestadores de servicios de aviación civil. Los Inspectores en tal sentido, podrán suspender las operaciones y al personal técnico aeronáutico de una aeronave cuando no cumplan con las disposiciones establecidas en la Ley, el presente Reglamento y las RAC.

De igual forma la Dirección podrá pedir la cooperación de organismos internacionales y técnicos o expertos, para colaborar y coadyuvar en los procesos de certificación de operadores y la vigilancia continua por medio de inspecciones que aseguren la seguridad aérea operativa.

Artículo 6.- Control sobre Actividades Aeronáuticas. Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización, supervisión y sanción de la DGAC correspondiéndole:

- a) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los permisos de operación, certificados de operador, en las especificaciones técnicas de operación;
- b) Determinar y fiscalizar la capacidad legal, técnica y económico-financiera de los operadores;
- c) Suspender las operaciones cuando se considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuenten con los seguros obligatorios y autorizar la reiniciación de operaciones al subsanarse las deficiencias;
- d) Prohibir el empleo de material de vuelo o repuestos que no ofrezcan seguridad;
- e) Exigir que el personal técnico aeronáutico cuente con sus licencias y habilitaciones requeridas por la respectiva normativa;
- f) Hacer cumplir la Ley, el presente Reglamento, las RAC, el Convenio de Chicago, sus anexos, los métodos y normas recomendados por la OACI;
- g) Aplicar según sea el caso, programas de inspección rutinarios, complementarios y especiales; y
- h) Adoptar todas las medidas o acciones correspondientes para la seguridad de las actividades aeronáuticas.

TITULO III DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA CAPITULO I AERÓDROMOS Y AEROPUÉRTOS

Artículo 7.- Atribución y Competencia. Todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país, están sujetos al control, inspección, y vigilancia del Estado, a través de la DGAC.

Las personas naturales o jurídicas deberán sujetarse a las prescripciones de este Reglamento, para construir, operar aeródromos, instalaciones de combustible, cuarteles de Bomberos (SEI), remodelación e instalación de equipo auxiliar de Navegación Aérea, o cualquier instalación física dentro y fuera de los mismos o dentro de las superficies limitadoras de obstáculos.

Artículo 8.- La DGAC, controlará las obras de construcción nuevas y las ya existentes de aeródromos, aeropuertos e instalaciones dentro y fuera de los mismos, así como las remodelaciones a éstos, pudiendo suspender las que no se ajusten a los planos y proyectos previamente aprobados. Cualquier modificación debe ser sometida a la aprobación de la DGAC.

Artículo 9.- Solicitudes y Procedimiento. La solicitud para construir un aeródromo, aeropuerto o instalación física dentro y en los terrenos adyacentes o inmediatos a los mismos, se hará conforme al siguiente procedimiento:

FASE I – Consulta Previa. Esta fase no es de obligatorio cumplimiento, su objetivo es determinar la factibilidad del emplazamiento seleccionado para el aeródromo con el espacio aéreo, el solicitante presentará a la DGAC, los datos siguientes:

- a) Nombre de la instalación;
- b) Datos del solicitante, si es persona jurídica adjuntará el documento que demuestre su existencia;
- c) Uso al que se le destinará la instalación;
- d) Plano topográfico en el que esté representado el aeródromo a escala de 1:50,000
- e) Coordenadas geográficas (WGS-84) del emplazamiento;

La información favorable a esta consulta por parte de la DGAC, no implica ningún tipo de autorización de la instalación, ya que deberá presentar los documentos y estudios previstos en la Fase 2 de estas normas, finalizando el procedimiento con la resolución de mérito.

FASE II – Solicitud del Establecimiento. El solicitante presentará formal petición a la DGAC, adjuntando por duplicado la siguiente documentación e información:

I.- Documentación Administrativa

- a) La prevista en los literales a) y b) de la fase I;
- b) Acreditar la disponibilidad del inmueble en donde funcionará la instalación objeto de petición, a cuyo efecto deberá:
 - i. Si es propiedad del solicitante, presentará copia debidamente autenticada del Instrumento inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble y Mercantil,

hoy Instituto de la Propiedad y Constancia de Libertad de Gravamen del mismo, con un período de expedición no mayor a un mes de la fecha de la solicitud;

ii. Si el terreno es arrendado o poseído por el peticionario bajo otro título legal, presentará el documento original o copia autenticada del mismo, acompañando el documento que demuestre la propiedad del inmueble, adjuntando la constancia de libertad de gravamen del inmueble, en la forma y bajo las condiciones antes indicadas;

- c) Autorización de la Municipalidad por la compatibilidad del emplazamiento, propuesto con los planes urbanísticos del municipio;
- d) Tipo y matrícula de las aeronaves que operarán en el aeródromo; y,
- e) Sistemas de comunicación que se emplearán para notificar las entradas y salidas de las aeronaves.

II.- Documentación y Requisitos Técnicos: Se presentarán dos ejemplares de un Estudio Técnico del aeródromo por un profesional competente, conteniendo los siguientes aspectos:

- a) Análisis de la viabilidad del emplazamiento;
- b) Análisis de la compatibilidad del emplazamiento desde el punto de vista de espacio aéreo (áreas prohibidas, restringidas, peligrosas, aeropuertos, etc.), si no se efectuó la consulta prevista en la fase I;
- c) La compatibilidad del emplazamiento con relación al tráfico aéreo de la zona y con la proximidad de otros aeródromos y núcleos urbanos.

III.- Estudio Meteorológico: A partir de un período estadístico de dos años se determinará:

- a) Las rosas de intensidades y frecuencias de vientos;
- b) Visibilidad y altura de nubes;
- c) Coeficiente de utilización del aeródromo por vientos para las aeronaves a las que esté destinado a servir;
- d) Temperatura máxima, mínima y temperatura de referencia del aeródromo.

IV.- Obstáculos: Deberá determinarse las características de la superficie limitadora de obstáculos aplicables, efectuando un análisis particular de todos aquellos elementos que constituyen obstáculo y de aquellos otros que sin serlo sean objeto de consideración. En este sentido, se prestará especial atención al tendido eléctrico, torres de antenas, árboles, dñales y otros objetos singulares del entorno. Asimismo se efectuará un estudio específico de los sectores de aproximación, ascenso y despegue del aeródromo.

V.- Estudio del Área de Movimiento del Aeródromo: Deberá realizarse un estudio detallado de las características físicas de las pistas, franjas, calle de rodaje, plataforma y estacionamiento, calculando y justificando:

- a) Número y orientación de las pistas;
- b) Longitud, anchura, pendientes y resistencia del pavimento o superficie de las pistas en función del avión determinante;
- c) Longitud básica de pistas;
- d) Clave de clasificación;
- e) Distancias declaradas;
- f) Longitud, anchura, pendiente y tipo de superficie de las franjas de pistas;
- g) Dimensiones y características físicas de las zonas libres de obstáculos y zonas de parada;
- h) Dimensiones, pendientes, tipo de pavimento o superficie y trazado de calle de rodaje;
- i) Longitud, anchura, pendientes, tipo de pavimento o superficie de las franjas de las calles de rodaje; y,
- j) Dimensiones, pendientes, tipo de pavimento o superficie y distribución de los puestos de estacionamiento en las plataformas en caso de que los hubiese.

VI.- Zona de Protección de Pista: Deberá dotarse de zona de protección de pista de conformidad con las normas establecidas en el ANEXO 14, Volumen I del Convenio de Chicago. 22-19/

VII.- Ayudas Visuales a la Navegación: Presentará un estudio de señalización y balizamiento con que estará dotado el aeródromo, así como la descripción de las características y dimensiones de cada una de las ayudas y señales previstas: Ayuda para localización, señalización de pista, calle de rodaje, plataformas, balizas, manga indicadora de viento, situación y dimensiones de ésta.

VIII.- Medios de Extinción de Incendios: Con los que estará dotado el aeródromo de conformidad a lo especificado en el Manual de Servicios de Aeropuertos PARTE I Salvamento y Extinción de Incendios de OACI.

IX.- Datos del Aeródromo: Presentará un cuadro resumen con los valores de los parámetros fundamentales de la instalación debiendo figurar al menos lo siguiente:

- a) Coordenadas geográficas en WGS-84 y elevación del punto de referencia del aeródromo;
- b) Coordenadas geográficas en WGS-84 y elevación de cada una de los umbrales de pista;

- c) Temperatura de referencia del aeródromo;
- d) Clave de clasificación del aeródromo;
- e) Orientación de las pistas respecto al norte geográfico y magnético;
- f) Número de asignación, longitud, anchura, emplazamiento de umbrales desplazados, si los hubiese, y pendientes longitudinales y transversales, tipo y resistencia del pavimento o de la superficie, longitud básica, zonas libres de obstáculo, zona de parada y distancia declarada de cada una de las pistas;
- g) Longitud, anchura, pendiente y tipo de pavimento o superficie de las franjas de las pistas;
- h) Designación de anchura, pendientes y tipo de pavimento o superficie de la calle de rodaje;
- i) Tipo de pavimento o superficie y puestos de las plataformas y estacionamiento de aeronaves; y,
- j) Ayudas visuales.

X.- Planos: A la documentación técnica deberá acompañarse de por lo menos los siguientes planos:

- a) Situación y localización en escala de 1:50,000;
- b) Plano de configuración del aeródromo y que estén representados los siguientes elementos: Pistas, franjas, zonas libres de obstáculos, zona de parada, calles de rodaje, plataforma y estacionamiento, hangares, edificaciones, instalaciones de combustible, límites de propiedad, zona de protección de pista, emplazamiento de la manga de viento, servicio de extinción de incendios, punto de referencia; estos planos a escala referida por el Departamento de Aeródromos;
- c) Plano de colindantes;
- d) Norte magnético y geográfico, ayudas visuales para la navegación, señalización y balizamiento del campo de vuelo; e
- e) Incluir una planta general y detalle de cada una de las ayudas visuales sobre un plano topográfico oficial a escala de 1:10,000 representando la superficie limitadora de obstáculos y la superficie de aproximación ascenso en el despegue

Artículo 10.- Previo a dictámenes o informes de la DGAC, deberá practicarse las inspecciones in situ donde se proyecta construir o realizar reformas.

Artículo 11.- Los emplazamientos de hangares serán de acuerdo al Anexo 14 del Convenio de Chicago y a los manuales de normas sobre hangares para aeronaves (NFA-407).

CAPITULO II CLASIFICACIÓN DE LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 12.- Clasificación. Los aeródromos y aeropuertos se clasifican en:

- a) Internacionales;
- b) Nacionales;
- c) Municipales; y
- d) Privados.

Internacionales
Nacionales

Artículo 13.- La DGAC determinará la categoría de aeródromo, el indicador de pista, las respectivas marcas de pista, tipo de ayudas visuales, iluminación y otros dispositivos aeronáuticos, basado en el Anexo 14, volumen I del Convenio de Chicago.

Artículo 14.- La DGAC, posterior a la revisión del estudio presentado por el propietario, explotador o concesionario del Aeródromo, determinará la resistencia de las pistas, calles de rodaje y plataforma (PCN).

Artículo 15.- Estaciones de Combustible de Aviación. Para su instalación y funcionamiento, ya sea dentro o fuera de los predios de un aeródromo deberán contar con la autorización de la DGAC, conforme a las normas establecidas en el Anexo 14, volumen I del Convenio de Chicago y los manuales NFPA-30 y otros aplicados en el ámbito internacional; además deberá contar con:

- a) Almacenamiento de agua con capacidad del 50% de la cantidad de almacenamiento de combustible, para sistema contra incendios y una red de tuberías conectadas a torretas y depósitos de espuma antiincendios dependiendo el tipo de instalación;
- b) Murete de contención de derrame de combustible deberá tener la capacidad de almacenar un 100% de la cantidad de combustible;
- c) Lámparas de iluminación y otros artefactos eléctricos deberán ser tales que no puedan provocar una ignición del combustible;
- d) Separación entre tanques, separación de instalación a edificios importantes y otros serán las indicadas en el manual NFPA-30;
- e) Licencia ambiental extendida por la autoridad competente;

- f) Permiso de construcción de la Alcaldía Municipal o ente encargado de emitirlo, en caso de que las instalaciones estén fuera de los predios del aeródromo; y
- g) Sistema de control de derrames en la plataforma de operaciones.

Artículo 16.- Instalaciones SEI. Toda Estación o Instalación de Salvamento y Extinción de Incendios deberá ser supervisada por la DGAC, basado en las normas OACI, sus manuales y otros como el NFPA.

Artículo 17.- Suministro de combustibles, lubricantes y similares. Para el suministro de combustibles, lubricantes y similares en los aeropuertos será necesario ser titular de un permiso otorgado por la DGAC para ejercer esta actividad.

Artículo 18.- Prohibiciones. Queda prohibido el abastecimiento de combustible a las aeronaves en las siguientes circunstancias:

- a) Mientras estén funcionando los motores;
- b) Cuando los motores estén siendo calentados por acción de mecanismos ajenos a sus sistemas;
- c) Mientras permanezcan en su hangar en lugar cerrado;
- d) Encontrándose en operación parcial o total el equipo de radio;
- e) Durante las maniobras de embarque o desembarque de pasajeros;
- f) Con pasajeros a bordo;
- g) Cuando en las inmediaciones del aeropuerto o en el mismo, existan truenos o tronadas que produzcan descargas eléctricas a tierra; y,
- h) Mientras esté en proceso de desabastecimiento no deberá accionarse ningún interruptor que pueda producir descargas.

No obstante la prohibición contenida en el literal f), la DGAC, podrá permitir el abastecimiento con pasajeros a bordo cuando las empresas de aviación o concesionarios autorizados cuenten con equipo e instalaciones adecuadas y utilicen procedimientos que por sí mismos constituyan un máximo de seguridad para que el abastecimiento pueda realizarse sin hacer descender a los pasajeros que se encuentren a bordo. El peticionario queda obligado a gestionar por escrito la autorización ante la DGAC, la cual calificará el equipo y los procedimientos empleados, aprobando o improbando la solicitud.

Artículo 19.- Equipo de Empresas de Servicio de Apoyo en Tierra (Equipo Ground Handling). El equipo y sus operaciones serán autorizados y evaluados por la DGAC, de modo que cumplan

con las especificaciones de servicio y no comprometan la seguridad operacional.

CAPITULO III RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS EN AERODROMOS Y AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

Artículo 20.- La superficie limitadora de obstáculos puede ser:

- a) Superficie horizontal externa;
- b) Superficie cónica;
- c) Superficie horizontal interna;
- d) Superficie de aproximación;
- e) Superficie de aproximación interna;
- f) Superficie de transición;
- g) Superficie de transición interna;
- h) Superficie de aterrizaje interrumpido; y
- i) Superficie de ascenso en el despegue.

Artículo 21.- Cada una de las superficies mencionadas en el artículo anterior, se entenderán y regularán bajo la normativa siguiente:

- a) **Superficie horizontal externa.** (Descrita en el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 de la OACI);
- b) **Superficie cónica.** Es una superficie de pendiente ascendente y hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna;
- c) **Superficie horizontal interna.** Es una superficie situada en un plano horizontal sobre un aeródromo y sus alrededores;
- d) **Superficie de aproximación.** Es un plano inclinado o combinación de planos anteriores al umbral;
- e) **Superficie de aproximación interna.** Es una porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral;
- f) **Superficie de transición.** Es una superficie compleja que se extiende al lo largo del borde de la franja y parte del borde de la superficie de aproximación de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal;
- g) **Superficie de Transición interna.** Es una superficie similar a la superficie de transición pero más próxima a la pista;
- h) **Superficie de aterrizaje interrumpido.** Es un plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, se extiende entre las superficies de transición internas; y,

- i) **Superficie de ascenso en el despegue.** Es un plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista o zona libre de obstáculos.

Las características de las superficies mencionadas en los literales b), c), d), e), f), g), h), i), serán las mismas establecidas en el Capítulo 4 del Anexo 14, Volumen I del Convenio de Chicago.

Artículo 22.- Pista de vuelo visual. En estas pistas se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- a) Superficie cónica;
- b) Superficie horizontal interna;
- c) Superficie de aproximación; y,
- d) Superficie de transición.

Artículo 23.- Pista para aproximaciones que no son de precisión. En estas pistas se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- a) Superficie cónica;
- b) Superficie horizontal interna;
- c) Superficie de aproximación; y,
- d) Superficie de transición;

Artículo 24.- Pistas para aproximaciones de precisión. En estas pistas, se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

- a) Superficie cónica;
- b) Superficie horizontal interna;
- c) Superficie de aproximación;
- d) Superficie de transición;
- e) Superficie de aproximación interna;
- f) Superficie de transición interna; y,
- g) Superficie de aterrizaje interrumpido;

Las dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculo son las establecidas en la tabla 4-1 del Capítulo 4 Vol. I de la OACI.

Artículo 25.- Pistas destinadas al despegue. En las pistas destinadas al despegue sólo se utilizará la superficie de ascenso en el despegue, las dimensiones de las superficies no serán inferiores a las que se especifican en la tabla 4-2 del Cap. 4 del Anexo 14 Vol. I de la OACI.

Artículo 26.- Ayudas visuales para la navegación. Todo aeródromo o aeropuerto deberá contar con todas las ayudas visuales posibles para la navegación aérea de conformidad con el tipo de aeródromo y apegado al Capítulo V del Anexo 14 Vol. I de la OACI

La DGAC podrá requerir el cumplimiento total de las recomendaciones del Capítulo XV del Anexo 15 Vol. I del Convenio de Chicago.

Artículo 27.- Objetos a señalar o iluminar. El señalamiento o iluminación de los obstáculos tienen la finalidad de reducir los peligros para las aeronaves indicando la presencia de obstáculo.

Deberá señalarse todo obstáculo fijo que sobresalga de una superficie de ascenso en el despegue, dentro de una distancia comprendida entre los 3,000 mts. del borde interior de la superficie de ascenso en el despegue y especialmente si la pista se utiliza por noche. *Palmer hano*

Todo objeto o instalación de altura considerable que pueda afectar las operaciones aéreas dentro de un radio de 15 Kms., de un aeródromo, deberá ser sometido a un estudio Técnico y aprobación por la DGAC. *Para aprobación*

Artículo 28.- Señalamiento de objetos. Cuando proceda se usarán colores para señalar todos los objetos fijos, en su defecto se pondrán banderas y balizas en tales obstáculos y por encima de ellos. Todos los objetos móviles considerados obstáculos se señalarán bien sean con colores, banderas o balizas.

Artículo 29.- Iluminación de objetos. El uso de luces de obstáculo, emplazamiento de luces de obstáculo, características de luces de obstáculo y demás aspectos relacionados a este Capítulo serán en armonía con lo dispuesto en el Capítulo VI del Anexo 14 Vol. I del Convenio de Chicago.

Artículo 30.- Ayudas visuales indicadoras de zonas de uso restringido. Para la aplicación de las ayudas visuales indicadoras de uso restringido, deberá cumplirse las disposiciones siguientes:

- a) **Pistas y calles de rodaje cerradas en parte o en su totalidad.** Se dispondrá de una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de éstas, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves;
- b) **Superficie no resistente.** Cuando los márgenes de las calles de rodaje, apartaderos de espera, plataformas y otras superficies no resistentes, no puedan distinguirse fácilmente de las superficies aptas para soportar carga y cuyo uso por las aeronaves pudiera causar daños a las mismas, se indicará el límite entre la superficie y las superficies aptas para soportar carga mediante una señal de faja lateral de calle de rodaje;
- c) **Áreas anteriores al umbral.** Cuando la superficie anterior al umbral esté pavimentada y exceda de 60 mts. de longitud y no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves, toda la longitud que preceda al umbral debería señalarse con trazos en ángulo; y,
- d) **Áreas fuera del servicio.** Se colocarán balizas de área fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que a pesar de ser inadecuada para el movimiento de aeronaves, aún permita a las mismas sortear esas partes con seguridad. En las áreas de movimiento utilizadas durante la noche, se emplearán luces de área fuera de servicio.

6 habnuev
nd... Situan geog...
m... 14 -

CAPITULO IV
EQUIPOS E INSTALACIONES.

Artículo 31.- Todo lo relacionado a fuentes de energía en aeródromos se hará bajo la normativa siguiente:

- a) **Fuente secundaria de energía eléctrica.** Deberá proveerse de una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer por lo menos, los requisitos de las siguientes instalaciones de aeródromos:
 - i. Lámparas de señales y alumbrado mínimo para el personal de tránsito aéreo;
 - ii. Todas las luces de obstáculo que la DGAC considere indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves;
 - iii. Iluminación de aproximación de pista y de calles de rodaje;
 - iv. Equipo meteorológico;
 - v. La iluminación indispensable para fines de seguridad;
 - vi. Equipo e instalaciones esenciales de las agencias del aeródromo que atiende en casos de emergencia; y
 - vii. Iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves.
- b) **Ayudas visuales.** En los aeródromos que la pista primaria sea una pista de vuelo visual deberá proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos enunciados en el Artículo anterior;
- c) **Sistemas eléctricos.** Para las pistas de aproximaciones de precisión y de despegue a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 mts., estarán diseñadas de tal forma que en caso de falla del equipo no se proporcione al piloto guía visual inadecuada ni información engañosa;
- d) **Emplazamiento y construcción de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones.** Sus detalles y todo lo referido en los literales a), b), c), y f) de este artículo se implementarán según las disposiciones del Capítulo VIII del Anexo 14 Vol. I al Convenio de Chicago;
- e) **Diseño de aeropuertos.** Los requisitos arquitectónicos y relacionados con la infraestructura que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional se integran en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeródromos. Deberá cumplirse lo prescrito en el manual de planificación de aeropuertos Parte I del Anexo 14 Vol. I al Convenio de Chicago;
- f) **Operaciones de los vehículos de aeródromos.** El aeródromo deberá contar con un sistema de guía y control de movimiento en la superficie, los vehículos circularán:
 - i. En el área de maniobras con la autorización de la Torre de Control del aeródromo;

- ii. En la plataforma con la autorización de la autoridad competente designada;

El conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento deberá poseer licencia de conducir emitida por la autoridad competente y el operador estará en la obligación de impartir un curso de normas de conducción en las áreas aeronáuticas, estará debidamente capacitado para las tareas que debe efectuar y cumplirá todas las instrucciones obligatorias dadas mediante señales y letreros, salvo que sea autorizado, por la Torre de Control, cuando el vehículo se encuentre en área de maniobras o por la autoridad competente designada cuando el vehículo se encuentre en la plataforma.

Artículo 32.- **Planificación para casos de emergencia en los aeródromos.** En todo aeródromo se establecerá un Plan de Emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades en el aeródromo, deberá prever la coordinación de las medidas a ser adoptadas frente a una emergencia que se presente. El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que la DGAC considere que pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia, dicho plan incluirá como mínimo los requisitos siguientes:

- a) Tipos de emergencia prevista;
- b) Entidades que intervienen en el plan;
- c) Responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando en cada tipo de emergencia;
- d) Información sobre los nombres y números de teléfono de las oficinas o personas con las que se deben entrar en contacto en caso de una emergencia determinada; y,
- e) Un mapa cuadrulado del aeródromo y sus inmediaciones.

Además de lo prescrito se aplicarán las disposiciones contenidas del capítulo IX del Anexo 14, Vol. I al Convenio de Chicago.

Artículo 33.- **Salvamento y extinción de incendios (SEI).** Se proporcionará servicios y equipo de salvamento y de extinción de incendios en el aeródromo, debiendo suministrarse agentes extintores principales y complementarios. El agente extintor principal deberá ser:

- a) Una espuma de eficacia mínima de nivel A;
- b) Una espuma de eficacia mínima de nivel B; y,
- c) Una combinación de estos agentes.

El nivel de protección a proporcionarse en un aeródromo para los fines de salvamento y extinción de incendio será conforme la categoría del aeródromo y se establecerá utilizando las disposiciones del Capítulo IX del Anexo 14, Vol. I de la OACI.

Artículo 34.- Para los fines de salvamento y extinción de incendios se deberá acatar las disposiciones siguientes:

- a) **Equipo de salvamento.** El vehículo de salvamento y extinción de incendios deberá estar dotado del equipo que exija el nivel de las operaciones de aeronaves;
- b) **Tiempo de respuestas.** El objetivo operacional del servicio de salvamento y extinción de incendio será lograr un tiempo de respuesta que no exceda los tres minutos y obtener condiciones óptimas de visibilidad y superficie inclusive hasta el extremo de cada pista operacional desde el momento de la llamada al SEI y la aplicación de espuma por el primer vehículo que intervenga a un ritmo como mínimo de un 50% del régimen de descarga especificado en la tabla 9-2 del Capítulo IX del Anexo 14, Vol. I de la OACI;
- c) **Estaciones de servicio contra incendios.** Todos los vehículos de SEI deberán permanecer en la estación de servicio contra incendio. Deberán construirse estaciones satélite siempre que con una sola estación no pueda observarse el tiempo de respuesta. La estación SEI deberá estar situada de modo que sus vehículos tengan acceso directo, expedito y con mínimo de curva al área de la pista.

Los sistemas de comunicación, alerta y número de vehículos SEI serán los establecidos en el Capítulo IX del Anexo 14, Vol. I al Convenio de Chicago.

Artículo 35.- Traslado de aeronaves inhabilitadas. En el aeródromo deberá establecerse un plan para el traslado de estas aeronaves en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un coordinador para aplicarlo; las compañías de servicio en tierra deberán tener todo el equipo necesario para trasladar las aeronaves a las que prestan sus servicios.

Artículo 36.- Programa de mantenimiento. En cada aeródromo se establecerá un programa de mantenimiento, incluyendo uno preventivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que no afecten la seguridad operacional.

Artículo 37.- Pavimentos. Al respecto se cumplirán las disposiciones siguientes:

- a) La superficie de los pavimentos deberán mantenerse exentas de desprendimiento de gravin y otros materiales que pudieran causar daños a la estructura o a los motores de las aeronaves. La superficie de una pista debe conservarse de tal forma que se evite la formación de irregularidades superficiales;
- b) **Recubrimiento de pavimento de pistas.** La pendiente longitudinal de la rampa provisional medida por referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior será de 0.5 a 1% para los recubrimientos de hasta 5 cms.

de espesor inclusive. No más de 0.5% para los recubrimientos de más de 5 cms de espesor.

El recubrimiento deberá efectuarse empezando en un extremo de la pista y continuando al otro extremo de forma que según la utilización normal de la pista, en la mayoría de las operaciones, las aeronaves se encuentren con una rampa descendente.

Artículo 38.- Ayudas visuales. Se considera que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50% del valor especificado en los apéndices II del Anexo 14 Vol. I al Convenio de Chicago. Para las luces en que la intensidad de diseño del haz principal sea superior al valor indicado, ese 50% se referirá a dicho valor de diseño.

Se empleará un sistema de mantenimiento preventivo de las ayudas visuales a fin de asegurar las fiabilidades de la iluminación y de la señalización.

Para la aplicación de las disposiciones de este Artículo y el precedente deberán atenderse las disposiciones del Capítulo IX del Anexo 14, Vol. I al Convenio de Chicago, el manual de diseño de aeródromos Parte II y el manual de servicios de aeropuertos Parte 3 y 9 del mismo Convenio, respectivamente.

Artículo 39.- Peligro aviario. El peligro de choques con aves en un aeródromo o en sus cercanías se evaluará mediante:

- a) Un procedimiento nacional aviario para registrar y notificar los choques de aves con aeronaves;
- b) La recopilación de información proveniente de los operadores de aeronaves, personal, aeropuertos, etc., sobre la presencia de aves en el aeródromo o en las cercanías que constituyen un peligro potencial para las operaciones aeronáuticas.

Deberán recopilarse informes sobre choques con aves y enviarse para incluirlos en la base de datos del sistema de notificación de la OACI, contenido en el IBIS, atendiendo los principios del Anexo 15 Capítulo 8 y el manual de servicios de aeropuertos parte 3 al Convenio de Chicago.

Artículo 40.- En lo referente a servicio de dirección en la plataforma y servicios de aeronaves en tierra, se aplicarán las disposiciones del Capítulo IX del Anexo 14, Vol. I al Convenio de Chicago, el manual de servicios de aeropuertos parte 8 y el manual de sistemas guía y control del movimiento de la superficie.

CAPITULO V HELIPUERTOS, DATOS Y CARACTERISTICAS FISICAS

Artículo 41.- En lo que respecta a helipuertos, deberán cumplirse las siguientes disposiciones:

- a) Para cada helipuerto no emplazado conjuntamente con un aeródromo se establecerá un punto de referencia y estará situado cerca del centro geométrico inicial o planeado del mismo y permanecerá donde se haya determinado;
- b) Se medirá la elevación del helipuerto y la ondulación geoidal en la posición de la elevación del helipuerto como una exactitud redondeada al medio metro o pie y se notificará a las autoridades de los servicios de información aeronáutica;
- c) Se medirán o describirán según corresponda en relación con cada una de las instalaciones que se proporcionen en un helipuerto los siguientes datos:
 - i. Tipo de helipuerto (de superficie, elevado o de plataforma);
 - ii. Área de toma de contacto y de elevación inicial;
 - iii. Área de aproximación final y despegue (Tipo FATO);
 - iv. Área de seguridad;
 - v. Calle de rodaje en tierra para helicóptero, calle de rodaje aéreo y ruta de desplazamiento aéreo;
 - vi. Plataformas;
 - vii. Zona libre de obstáculo;
 - viii. Ayudas visuales para procedimiento de aproximación; y
 - ix. Distancias redondeadas al metro más próximo con relación a los extremos de las TLOF o FATO correspondientes;
- d) Distancias declaradas:
 - i. Distancia de despegue disponible;
 - ii. Distancia de despegue interrumpido disponible; y
 - iii. Distancia de aterrizaje disponible;
- e) La determinación y notificación de los datos aeronáuticos relativos a los helipuertos se efectuarán conforme a los requisitos de exactitud e integridad fijados en las tablas 1 al 5 del apéndice I del Anexo 14 Vol. II de la OACI igualmente para los requerimientos propios de este Artículo;

Artículo 42.- Helipuertos de superficie. Se cumplirá la siguiente normativa:

- a) Las áreas de aproximación y despegue tendrán como mínimo una FATO;
- b) Cuando sea necesario proporcionar una zona libre de obstáculos para helicópteros, ésta deberá situarse más allá del extremo contra el viento del área de despegue interrumpido disponible;
- c) Se proporcionará por lo menos un área de toma de contacto y de elevación inicial;
- d) Helipuertos elevados, área de aproximación final, despegue, área de toma de contacto y elevación inicial tendrán por lo menos una FATO;
- e) La FATO estará circundada por un área de seguridad que se extenderá hacia afuera de la periferia de ésta hasta una

distancia de por lo menos 3 mts ó 0.25 veces la longitud / anchura total.

Los requerimientos de este Artículo serán cumplidos conforme las directrices del Capítulo III, Anexo 14, Vol. II del Convenio de Chicago.

Artículo 43.- Restricción y eliminación de obstáculos en helipuertos. Deberá atenderse las directrices siguientes:

- a) Superficie y sectores limitadores de obstáculos, son las siguientes:
 - i. Superficie de aproximación;
 - ii. Superficie de transición;
 - iii. Superficie horizontal interna;
 - iv. Superficie cónica;
 - v. Superficie de ascenso en el despegue;
 - vi. Sector / superficie despejada de obstáculos – Heli plataformas;
 - vii. Superficie con obstáculos sujetos a restricciones – Heli plataformas;
- b) FATO, en Helipuertos de superficie, para aproximaciones de precisión se establecerán las siguientes limitadoras de obstáculos:
 - i. Superficie de ascenso en el despegue;
 - ii. Superficie de aproximación;
 - iii. Superficie de transición;
 - iv. Superficie cónica;
- c) FATO, en Helipuertos de Superficie, para aproximaciones que no sean de precisión se establecerán las siguientes limitadoras de obstáculos:
 - i. Superficie de ascenso en el despegue;
 - ii. Superficie de aproximación;
 - iii. Superficie de transición;
 - iv. Superficie cónica, sino se proporciona una superficie horizontal interna;
- d) FATO para vuelo visual se establecerán las siguientes superficies:
 - i. Superficie de ascenso en el despegue;
 - ii. Superficie de aproximación;

Para la aplicación de este Artículo, inclusive lo referente a helipuertos elevados, heli plataformas, helipuertos a bordo de buques, detalles de sus superficies limitadoras de obstáculos y su FATO, se cumplirán las disposiciones del Capítulo IV, Anexo 14, Vol. II del Convenio de Chicago.

Artículo 44.- Ayudas visuales y servicios. Los helipuertos estarán equipados por lo menos con un indicador de la dirección del viento y deberán estar emplazados en un lugar que indique sus condiciones, sobre el área de aproximación final y de despegue de modo que no sufra los efectos de perturbaciones de la corriente de aire producidas por objetos cercanos o por el rotor de un helicóptero. Este indicador deberá estar construido de modo que muestre claramente la dirección del viento y su velocidad.

Para los fines de este capítulo deberán cumplirse las disposiciones siguientes:

- a) Los helipuertos deberán contar con un faro de helipuerto cuando:
 - i. Se considere necesaria la guía visual de largo alcance y ésta no se proporcione por otros medios visuales;
 - ii. Sea difícil identificar el helipuerto debido a las luces de los alrededores.

El faro del helipuerto deberá estar emplazado en su proximidad, preferiblemente en una posición elevada y de modo que no deslumbre al piloto a corta distancia, dicho faro del helipuerto emitirá series repetidas de destellos blancos de corta duración a intervalos;

- b) Sistemas de luces de aproximación que deberán instalarse en un helipuerto donde convenga y sea factible indicar una dirección preferida de aproximación. Este sistema estará emplazado en línea recta a lo largo de la dirección preferida de aproximación;
- c) Deberá contar con un indicador visual de pendiente de aproximación a los helipuertos, independientemente de si están provistos de otras ayudas visuales para la aproximación;
- d) Los sistemas visuales de pendiente de aproximación serán los siguientes:
 - i. PAPI y APAPI;
 - ii. HAPI;
- e) Cuando un helipuerto de superficie en tierra que se destine al uso nocturno, se establecerá un área de aproximación final y de despegue, instalando luces de aérea de aproximación final y de despegue, pero pueden omitirse cuando estas áreas coincidan con el área de toma de contacto y de elevación inicial o cuando la extensión del área de aproximación final y de despegue sea obvia.

Para la aplicación de las disposiciones de este Artículo y el precedente, inclusive lo referente a señales y balizas, señal de área de carga y descarga con malacate, luces, se cumplirán las disposiciones del Capítulo V, Anexo 14, Vol. I y II del Convenio de Chicago.

Artículo 45.- Las disposiciones de salvamento y extinción de incendio (SEI). Se aplicarán únicamente a los helipuertos de superficie y a los helipuertos elevados.

En lo demás se complementará con las del Anexo 14, Vol. I. Capítulo IX del Convenio de Chicago relativa a los requisitos en cuanto a salvamento y extinción de incendios en los aeródromos para equipo de salvamento, agentes extintores y tiempo de respuesta se aplicarán las disposiciones del Capítulo VI del Anexo 14, Vol. II del mismo Convenio. Asimismo se aplicarán las disposiciones de los apéndices y manuales relacionados con el Volumen II del Anexo 14.

Los apéndices y adjuntos, manuales del anexo 14, volúmenes I y 2 de la OACI y demás documentos, deberán ser acatados para los efectos de este Reglamento.

Artículo 46.- La DGAC en uso de sus atribuciones está plenamente facultada para cumplir o hacer cumplir cualquier disposición o norma de la OACI.

Artículo 47.- La Certificación de Aeródromos. Además de lo contenido en la Ley de Aeronáutica Civil, la DGAC certificará los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en el anexo 14 volumen I de la OACI y su RAC correspondiente.

Artículo 48.- Sistema de gestión de la seguridad operacional (SIGESOA). La DGAC supervisará que los aeródromos certificados cuenten con un sistema de gestión de seguridad operacional, cumpliendo con las normas de la OACI y el RAC correspondiente.

Artículo 49.- Sanciones. La contravención a las disposiciones de este Título serán sancionadas con los montos previstos en el Título XVI Capítulo Único de la Ley, sin perjuicio de otras disposiciones de la misma u otra responsabilidad prevista en la legislación nacional.

TITULO IV CIRCULACIÓN AEREA CAPITULO UNICO CIRCULACIÓN DE AERONAVES Y AERONAVEGABILIDAD

Artículo 50.- Libre circulación. Es libre la circulación aérea en el espacio aéreo hondureño, sin perjuicio de las disposiciones vigentes que limiten dicha libertad y pagos por los servicios prestados en operaciones de despegue, aterrizaje u otros.

Artículo 51.- Jurisdicción y competencia. Las aeronaves civiles, sus tripulaciones, pasajeros y carga transportada que se encuentren en territorio hondureño o su espacio aéreo, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades hondureñas.

TITULO V DE LAS AERONAVES CAPITULO I CLASIFICACION

Artículo 52.- Las aeronaves hondureñas se clasifican de conformidad con la Ley.

CAPITULO II MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRICULA

Artículo 53.- La marca de nacionalidad, marca común y matrícula para las aeronaves civiles hondureñas constarán de un grupo de cinco caracteres.

La marca de nacionalidad o la marca común precederán a la de matrícula, ambas separadas por un guión.

Artículo 54.- La marca de nacionalidad la constituirá un grupo de dos letras -HR- que es el grupo correspondiente a la República de Honduras internacionalmente. (Véase Anexos Tablas I).

Artículo 55.- La marca de matrícula estará formada por un grupo de tres letras; no se utilizarán combinaciones que puedan confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales, con las combinaciones de tres letras que, comenzando con Q, se usan en el código Q, ni con la señal de auxilio SOS, u otras señales de urgencia similares, como XXX, PAN y TTT.

Artículo 56.- Colocación de las marcas de nacionalidad, marcas comunes y las de matrícula. La marca de nacionalidad, marca común y la de matrícula se pintarán sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé una permanencia similar. Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento y serán colocadas en la forma siguiente:

a) **AERÓSTATOS:**

- i. Dirigibles. Las marcas de todo dirigible se colocarán bien sea en la envoltura o en los planos estabilizadores. En el primer caso se orientarán a lo largo, a uno y otro lado del dirigible, y también se colocarán en la parte superior, sobre el eje de simetría. En el segundo caso irán en los estabilizadores horizontal y vertical. El estabilizador horizontal llevará las marcas en la cara superior del lado derecho y en la cara inferior del lado izquierdo, con la parte superior de las letras hacia el borde de ataque. El estabilizador vertical llevará las marcas en ambas caras de la mitad inferior, de modo que las letras se lean horizontalmente;
- ii. Globos esféricos y no esféricos tripulados: Las marcas en los esféricos deberán aparecer en dos lugares diametralmente opuestos, y colocarse cerca del ecuador del globo; y en los no esféricos, deberán aparecer en cada lado, y deberán colocarse cerca de la máxima sección transversal del globo, por encima de la banda de cordaje o de los puntos de conexión de los cables de suspensión de la barquilla y lo más cerca posible de los mismos;
- iii. Aeróstatos tripulados. Las marcas laterales deberán ser visibles desde los lados y desde el suelo.

PLACA DE IDENTIFICACIÓN: Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas, y se fijará a la aeronave en lugar visible, cerca de la entrada principal, en el caso de un globo libre no tripulado no requiere dicha placa.

b) **AERODINOS:**

- i. Alas.- Los aerodinos ostentarán una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extiendan sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas se colocarán siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas, la parte superior de las letras deberán orientarse hacia el borde de ataque del ala;
- ii. Fuselaje o estructura equivalente y superficies verticales de cola. Las marcas deberán aparecer a cada lado del fuselaje o estructura equivalente entre las alas y las superficies de cola, o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloque en una sola superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados; y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

CASOS ESPECIALES: Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las ya mencionadas, las marcas deberán aparecer en forma tal que permitan identificar fácilmente la aeronave.

Artículo 57.- Dimensiones de las Marcas de Nacionalidad, Marcas Comunes y las de Matrícula. Las letras de cada grupo aislado de marcas serán de la misma altura y determinadas en la siguiente forma:

a) **AERÓSTATOS:**

- i. La altura de las marcas en los aeróstatos tripulados será, por lo menos, de 50 centímetros (20 pulgadas);
- ii. Las dimensiones de las marcas relativas a los globos libres no tripulados se determinarán teniendo en cuenta la magnitud de la carga útil que se fije en la placa de identificación.

b) **AERODINOS:**

- i. Alas. La altura de las marcas en las alas será, por lo menos, de 50 centímetros (20 pulgadas);
- ii. Fuselaje o estructura equivalente y superficies verticales de cola. La altura de las marcas en el fuselaje o estructura equivalente y en las superficies verticales de cola será, por lo menos, de 30 centímetros (12 pulgadas).

CASOS ESPECIALES: Si un aerodino no posee las partes correspondientes antes mencionadas, las marcas deberán colocarse de tal modo que la aeronave pueda identificarse fácilmente,

Artículo 58.- Caracteres a las Marcas de Nacionalidad, Marcas Comunes y las de Matrícula. Las letras serán mayúsculas, de tipo romano, sin adornos.

La anchura de cada uno de los caracteres y la longitud de los guiones, serán dos tercios de la altura de los caracteres (excepto la letra I).

Los caracteres y guiones estarán constituidos por líneas llenas de un color que contraste claramente con el fondo. La anchura de las líneas será igual a una sexta parte de la altura de cualquiera de los caracteres.

Cada uno de los caracteres estará separado del que inmediatamente le siga por un espacio por lo menos igual a la cuarta parte de la anchura de un caracter. A este fin, el guión se considerará como una letra.

Artículo 59.- Certificados de Matrícula e Inscripción. Los Certificados de Matrícula que expida la DGAC referentes a aeronaves inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional, se extenderán en formato especial que contendrá los requisitos establecidos en el Anexo 7 al Convenio de Chicago. (Véase Anexo Forma DGAC-1055). Tendrá validez indefinida y no necesitará renovarse, mientras la aeronave permanezca inscrita a favor de la persona natural o jurídica a que se refiere dicho documento, deberá llevarse siempre en la aeronave en lugar visible.

Artículo 60.- Placa de Identificación. Toda Aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas su tipo, modelo, número de serie, marcas de nacionalidad, marcas comunes y las de matrícula. La placa en cuestión será de material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas y se fijará en la aeronave en lugar visible, cerca de la entrada principal.

Artículo 61.- Colocación de la Bandera Nacional. Las aeronaves civiles hondureñas que se destinen al servicio público, deberán ostentar la Bandera Nacional pintada o fijada en ambos lados del fuselaje o en la cara externa del/los estabilizadores verticales de la aeronave, de forma que le dé una permanencia similar; y deberá permanecer limpia y visible en todo momento sin alteración alguna.

Las aeronaves más ligeras que el aire ostentarán la Bandera Nacional en ambos lados y deberá ser visible desde los lados y desde abajo.

Si una aeronave no posee las partes antes mencionadas, la Bandera Nacional deberá aparecer en forma tal que permita su identificación.

Artículo 62.- Las dimensiones de la Bandera Nacional guardarán las mismas proporciones del patrón establecido en la legislación nacional y se orientará en la misma forma que las marcas de nacionalidad, marcas comunes y las de matrícula.

Artículo 63.- Requisitos de matrícula. Son requisitos para matricular una aeronave en Honduras:

- Presentar solicitud en legal y debida forma a la DGAC, mediante un Apoderado Legal;
- Testimonio de Escritura Pública de propiedad o Contrato de Arrendamiento de la aeronave;
- Cancelación de Marca de Nacionalidad del Estado del cual proviene la aeronave;
- Copia fotostática de los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad;
- Póliza de Seguro; y,

- Efectuar el pago de los derechos registrales correspondientes.

Artículo 64.- Cancelación de Marcas. Las Marcas de Nacionalidad o Matrícula Hondureña de una aeronave se cancelarán:

- A solicitud del propietario o explotador cuando haya que inscribirlo en otro Estado, siempre que no exista prohibición legal o motivo actual de seguridad pública;
- De oficio o a petición del propietario o arrendatario cuando la aeronave fuere destruida o se reputa inutilizada o perdida;
- Por abandono de la aeronave por el término de tres meses declarado por la DGAC;
- Por haberse involucrado en actividades ilícitas o sentencia ejecutoriada; y,
- En cualquier otro caso legalmente determinado.

CAPÍTULO III DEL REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL (RAN) Y SUS SECCIONES

Artículo 65.- Atribuciones. Los aspectos registrales previstos en la Ley, el Convenio de Chicago y demás disposiciones afines, se llevará en la DGAC, la cual desarrollará sus actividades de conformidad a este Reglamento.

Artículo 66.- Aspectos de Inscripción. Los propietarios, arrendatarios, operadores de aeronaves, personal técnico aeronáutico y demás interesados en la rama de aviación, tendrán la obligación de inscribir en el RAN, todo lo que de conformidad con la Ley y este Reglamento sea materia de inscripción.

Artículo 67.- Registrador Aeronáutico Nacional. Será el funcionario que designe el Director General, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser hondureño por nacimiento;
- Tener formación en el ramo aeronáutico en cualquiera de sus áreas técnicas o administrativas;
- Ser profesional de las Ciencias Jurídicas y Sociales debidamente colegiado;
- Estar en el libre ejercicio de sus derechos civiles y no tener denuncia pendiente en los Tribunales de Justicia o Colegio de Abogados de Honduras.

Artículo 68.- Para ser Jefe de Sección del RAN además de cumplir los requisitos establecidos en los literales a), b), d) del Artículo precedente, se requiere:

- Poseer Título de Educación Media; y
- Tener formación en sistemas informáticos.

Artículo 69.- División del RAN. Está constituido por las Secciones siguientes:

I. SECCION DE PROPIEDAD: En donde 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 sustanciales 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.

II. SECCION DE PERMISOS Y LICENCIAS: En ésta se inscribirán:

- a) 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;
- d) Las autorizaciones para Talleres de Aviación, sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones;
- e) Las autorizaciones para efectuar vuelos charter;
- f) Las autorizaciones para prestar el servicio de vuelos agrícolas, sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones;
- g) Las autorizaciones para prestar servicio de apoyo en tierra (Ground Handling), sus modificaciones, prórrogas y cancelaciones;
- h) Las autorizaciones para construcciones e instalaciones de gran altura dentro de la superficie limitadora de obstáculos (Torres de red de telecomunicaciones, rótulos, etc.), sus modificaciones y cancelaciones.
- i) Las autorizaciones para construcción de estaciones de combustible, ya sea dentro o fuera de los aeródromos, sus modificaciones y cancelaciones; y
- j) Las licencias al personal técnico aeronáutico, sus habilitaciones y convalidaciones, renovaciones y permisos especiales.

III. SECCION DE CONTROL ADMINISTRATIVO: En ésta se inscribirán:

- a) Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves;
- b) Los Certificados de Aeronavegabilidad;
- c) Las Pólizas de Seguro constituidas sobre las aeronaves y por responsabilidad civil de conformidad a la Ley y su Reglamento;
- d) 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 utilización de aeronaves;
- g) Los Contratos de intercambio de aeronaves;
- h) Acuerdos de cooperación comercial y de Código Compartido;
- i) Los Poderes de los representantes permanentes de las empresas extranjeras que operan en Honduras;
- j) Las tarifas por los servicios de transporte aéreo con sus condiciones, limitaciones y vigencia;
- k) Los Agentes Representantes de Líneas Aéreas Extranjeras que no operen en Honduras y las Agencias de Viajes legalmente establecidas; y,
- l) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exija la Ley y su Reglamento.

IV. 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.**CAPITULO IV
REGISTRO Y PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN**

Artículo 70.- **Técnicas y Procedimientos Sistematizados de Registro.** El RAN utilizará técnicas y procedimientos sistematizados sin perjuicio de llevar libros de registro de los documentos y actos objeto de inscripción.

Es responsabilidad del Registrador la determinación de los programas sistematizados para la inclusión y modernización del registro.

Artículo 71.- **Diario de Solicitudes Aeronáuticas.** El RAN llevará un Diario de Solicitudes Aeronáuticas, en donde se anotarán todas las solicitudes que se presenten, dejando constancia de la fecha y demás detalles relacionados a la entrega de documentos gestionados ante el mismo.

Artículo 72.- **Formalidades de Inscripción.** Las inscripciones, anotaciones y cancelaciones que ordena la Ley en el RAN se realizarán por mandato de la DGAC o a solicitud de parte interesada. Se practicarán archivando una copia del documento, debidamente autenticada y en su caso legalizada, legible, presentada en papel de buena calidad. Si no fuere posible presentar la copia firmada y sellada por el Notario o funcionario competente, se suplirá con una copia simple que suministrará cualquiera de las partes interesadas en la inscripción. Dicha copia será cotejada con el documento que se trate de inscribir y encontrada de conformidad, el Registrador la firmará, sellará y archivará de manera documental y sistematizada.

Las copias mencionadas, así archivadas, constituirán el asiento de inscripción, anotación preventiva o cancelación que

corresponda, debiendo formarse con ellas los tomos que sean necesarios, numerados en orden sucesivo.

Cuando un mismo documento se refiera a varias aeronaves se inscribirán todas en un solo asiento.

Artículo 73.- Acumulación de Registros de Aeronaves. El Registro de Propiedad, el Registro de Hipotecas y Anotaciones Preventivas quedan acumulados en un solo Registro o Libro de Anotaciones Preventivas que estará formado por tantos tomos como se requieran.

Artículo 74.- Inscripción de Derechos Hereditarios. El titular de cualquier derecho hereditario susceptible de registro, hará inscribir su derecho acompañando a la solicitud respectiva, el título de su antecesor o indicando el antecedente respectivo, acompañando el documento que acredite su declaración judicial como heredero. La DGAC emitirá resolución, reconociendo que opera la tradición y mandará a inscribirla en el tomo correspondiente.

Artículo 75.- Los títulos de propiedad de aeronave serán individualizados, existiendo un Instrumento Público por cada aeronave.

Artículo 76.- Al final de cada copia archivada, se le añadirá una hoja de papel grueso, denominada "Hojas de Notas".

Las Hojas de Notas contendrán en la parte superior las siguientes frases: "**HOJAS DE NOTAS**" Inscripción: Tomo Folio en donde se expresará el número de asiento, tomo y folio en que figura dicho asiento.

A la izquierda de ambas caras de cada hoja se dejará un margen de dos y medio centímetros y el resto estará dividido por una raya vertical en dos columnas divididas a su vez por rayas horizontales que se usarán para extender en ellas las notas por el orden cronológico en que sean practicados.

Cada nota que se extienda en esas hojas comenzará así: NOTAS No..... el espacio en blanco será llenado con el número cardinal en el orden de la serie de notas que deban figurar en la misma hoja comenzando con el número uno (1).

Cada inscripción realizada de esta forma será colocada dentro de dos cartulinas de color distinto al blanco que separen la copia del título y las hojas de notas que constituyen una inscripción y sus anexos, de la inscripción anterior y de la inscripción posterior, así como para agregar "**HOJAS COMPLEMENTARIAS DE NOTAS**", cuando se haya agotado los espacios para cualquier modificación de las inscripciones.

Artículo 77.- A medida que se vayan realizando las inscripciones en los libros de Registro respectivos en la forma

dispuesta en este Reglamento, las copias del título, la hoja u hojas de notas anterior y posterior, se irán acumulando en cartapacios provistos de tres anillos de metal de cierre automático, que atraviesen las hojas a través de perforaciones hechas en su margen izquierdo.

Cuando las inscripciones efectuadas de esta manera lleguen a cincuenta (50) se cerrará el tomo y se abrirá uno nuevo, procediendo a encuadernar aquel, de igual forma se llevará en el sistema informático.

En la superficie de los tomos encuadernados deberá aparecer escrito en letras de molde doradas y números del mismo color, lo siguiente: "**REGISTRO DE LA PROPIEDAD AERONAUTICA**" agregando a cada Sección la referencia del tratado (**CERTIFICADOS DE EXPLOTACIÓN, MARCAS DE NACIONALIDAD O MATRICULA**, etc.) Tomo No. y, en su caso, se añadirá lo siguiente: "**Volumen**" Inscripciones números al"

La numeración de los tomos en general y el Diario de Registro de Solicitudes Aeronáuticas comenzará del uno (1) en adelante.

Artículo 78.- En el asiento de presentación del Diario de Registro de Solicitudes se hará constar: "El nombre del presentante Registro de Presentado a las horas y minutos de hoy, según asiento No. folio Tomo del Diario" y terminará con el nombre de la ciudad, fecha de presentación y la firma del Registrador.

Artículo 79.- Libros de Registro. En la oficina del RAN se llevarán los siguientes libros:

- a) Diario Aeronáutico para asientos de presentación;
- b) Registro de la Propiedad Aeronáutica e Hipotecas;
- c) Registro de Contratos Mercantiles, Prendas y Medidas Cautelares.

Artículo 80.- Siempre bajo la responsabilidad del Registrador pero dentro de las siguientes secciones se hará la siguiente distribución de libros:

- a) A cargo de la Sección de Propiedad.
 - i. Registro de Certificados de Explotación, Permisos Especiales incluyendo Vuelos Charter y Atención de Servicio en Tierra;
 - ii. Registro de Clubes, Escuelas de Aviación y Talleres Aeronáuticos;
 - iii. Registro de Inscripción de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

b) A cargo de la Sección de Permisos y Licencias.

- i. Registro de Marcas de Nacionalidad y Matrículas de Aeronaves;
- ii. Registro de Certificados de Aeronavegabilidad;
- iii. Registro de Pólizas de Seguros;
- iv. Registro de Contratos de Fletamento e intercambio de aeronaves;
- v. Registro de tarifas por servicio de transporte aéreo;
- vi. Registro de Agentes y Representantes de Líneas Aéreas y Poderes de Representación;
- vii. Otros actos Administrativos;
- viii. Registro de Aeródromos y pistas de Aterrizaje.

Artículo 81.- Cada libro de Propiedad o Administrativo llevado de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento, contendrá cincuenta (50) inscripciones numeradas, del uno (1) al cincuenta (50). Al abrirse un nuevo tomo se comenzará otra vez la numeración de las inscripciones a partir del número uno en adelante.

Artículo 82.- Los Libros de Registro no se sacarán por ningún motivo de la Oficina del Registrador; todas las diligencias judiciales y extrajudiciales o consultas que en ellos quieran hacer las autoridades o particulares, que exijan la presentación de dichos libros, se ejecutarán precisamente en la misma oficina, a presencia y bajo la inmediata responsabilidad del propio Registrador.

Artículo 83.- **Deberes y responsabilidades de los jefes de sección.** Los Jefes de Sección calificarán los títulos o demás documentos sujetos a registro dentro de los cinco días hábiles siguientes a su presentación. En caso de observar irregularidades que impidan su inscripción se hará constar en una hoja de calificación aparte extendida al interesado para la pronta subsanación del documento.

Artículo 84.- Los Jefes de Sección antes de inscribir una escritura o título y demás documentos, examinarán los libros de la oficina para constatar si existe alguna inscripción anterior que se oponga a lo solicitado, y si la encontraren denegarán la nueva inscripción, comunicando de inmediato al Registrador para que actúe conforme a derecho.

Artículo 85.- **Emisión de certificaciones.** El Registrador expedirá las Certificaciones que se le pidan, ya sean literales o en relación con los asientos de los libros que están a su cargo.

La solicitud se presentará por escrito y la Certificación se extenderá al pie de ésta o en hoja aparte. En la certificación de un asiento se incluirán las notas que tengan.

Las Certificaciones se expedirán, dentro de tres días subsiguientes a la presentación de la solicitud.

Artículo 86.- **Rectificaciones.** El Registrador podrá rectificar por sí, bajo su responsabilidad, las omisiones y errores materiales cometidos en los asientos de los libros de Registro, cuando el documento o título respectivo exista todavía en el despacho.

Se entenderá que se comete error material cuando se escriben palabras por otras, o se equivoquen los nombres propios o las cantidades.

Artículo 87.- Si el Registrador o Jefe de Sección notare el error material o la omisión después que el título o documento ha sido devuelto al interesado, requerirá a éste para su presentación, a fin de hacer la rectificación, en este caso, se hará una nueva inscripción sin costo alguno para el interesado.

Artículo 88.- El Registrador, será solidariamente responsable de las faltas de sus subalternos, relativas al manejo de la documentación; cuidará de la conservación, seguridad y orden de la oficina, y en caso de que los libros, registros sistematizados y demás documentos que estén a su cargo, de ocurrir algún riesgo por guerra, incendio u otra calamidad semejante, tomará las medidas conducentes a fin de evitar el daño.

Artículo 89.- **Forma y efectos de la inscripción.** Todas las cantidades y números que se mencionan en las inscripciones, anotaciones y cancelaciones, se expresarán en letras, aunque sean citas las que se hagan.

Esta disposición no comprende el número que la inscripción tenga al principio y que sirve para localizarla en el libro respectivo donde está inscrita.

Artículo 90.- **Errores materiales.** Las enmiendas, entre renglones y cualquier otro error material que se cometa en los libros de registro, deberán salvarse íntegramente antes de la firma del Registrador, prohibiéndose en absoluto hacer raspaduras.

Artículo 91.- **Notas marginales.** Siempre que se extienda una inscripción que de cualquier manera afecte a otra anterior, se pondrá al margen o en la hoja de notas a que se refiere el Artículo 76 de este Reglamento, una nota en que se exprese brevemente el traspaso, modificación, gravamen o cancelación del derecho inscrito, indicando el Tomo y número de la nueva inscripción.

En caso que la nueva inscripción que se extienda no afecte directamente a la última inscripción de dominio o explotación, se pondrá otra nota similar al margen de dicha inscripción o en la hoja de notas a que se refiere el Artículo 76 de este Reglamento, de modo que junto a cada inscripción se encuentre una relación de todas las inscripciones practicadas con posterioridad hasta la próxima inscripción.

Artículo 92.- Derechos de registro. Los derechos de registro se pagarán en cualquier Institución del sistema financiero nacional mediante Recibo Oficial de Pago de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI).

Artículo 93.- Disposiciones Generales. El Registrador está obligado a reponer los tomos deteriorados así como los registros sistematizados que estén a su cargo, en procesos de destrucción motivados por la acción del tiempo o daño a los mismos.

TITULO VI DEL PERSONAL TÉCNICO AERONAUTICO CAPITULO UNICO REQUISITOS, TITULOS, HABILITACIONES, RESTRICCIONES AL PERSONAL

Artículo 94.- Licencias, Habilitaciones y Convalidaciones. Nadie podrá desempeñar funciones o actividades técnico aeronáuticas dentro de la República de Honduras, si no es titular de las Licencias y Habilitaciones legalmente prescritas.

Los miembros de tripulaciones de aeronaves matriculadas en Honduras, deben ser titulares de una Licencia válida correspondiente a sus funciones otorgada por la DGAC o que, expedida en otro Estado haya sido convalidada por la DGAC hondureña.

Ninguna persona actuará en Honduras como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave extranjera a menos que sea titular de una licencia válida correspondiente a sus funciones que le haya otorgado el Estado de matrícula de la aeronave, o que haya otorgado otro Estado y convalidado dicho Estado de matrícula.

Las Regulaciones de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA) contemplará todo lo relacionado a los requisitos de entrenamiento, responsabilidades, obligaciones, clasificación, habilitaciones, atribuciones de los titulares de licencias para el ejercicio de funciones técnico aeronáuticas. El régimen de tiempo de vuelo y descanso de las tripulaciones estará contemplado dentro de sus respectivas regulaciones.

Artículo 95.- Expedición y firma de títulos. Todos los Títulos facultativos para ejercer actividades técnico aeronáuticas en los casos requeridos por la legislación aeronáutica, tales como licencias y habilitaciones, sin excepción serán aprobados mediante la firma del titular de la DGAC.

Artículo 96.- Para ejercer las funciones implícitas en las licencias y habilitaciones, deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en la RAC LPTA.

Artículo 97.- Causas de suspensión de licencias. Son motivos de suspensión temporal de una Licencia:

- a) Cuando se interrumpa o caduque el Certificado Médico;
- b) Por inhabilitación temporal o definitiva para ejercer la función aeronáutica conferida en su licencia, como:
 - i. Haber sufrido un accidente o enfermedad;
 - ii. Haber sido sancionado por infringir las disposiciones legales vigentes.

Artículo 98.- La DGAC, por medio de sus inspectores y por causas justificadas, ordenará al titular de una Licencia que acredite uno o más de los requisitos que dieron origen al otorgamiento de aquellas. El incumplimiento de esta exigencia dará lugar a la suspensión temporal de las atribuciones que otorgan dichos documentos.

Artículo 99.- Obligación sobre portación de Licencias. Durante el desempeño de las funciones aeronáuticas que correspondan al titular de una licencia o habilitación, o mientras se realiza una tarea auxiliar, especial o suplementaria de aquellas, dicha persona deberá llevar consigo el correspondiente documento para exhibirlo a las autoridades aeronáuticas cuando le sea requerido.

Artículo 100.- Queda prohibido hacer alteraciones en los certificados médicos de que trata este Reglamento y la RAC LPTA, so pena de nulidad de las mismas y aplicación de las sanciones correspondientes.

La DGAC podrá por causas justificadas expedir duplicado de las Licencias o reponerlas previo los trámites correspondientes.

Artículo 101.- La DGAC, aplicará las tarifas aprobadas por concepto de otorgamiento, reposición, renovación, convalidación y revalidación de las licencias y habilitaciones.

Artículo 102.- Requisitos y procedimiento de Permisos Especiales. Para que personal técnico aeronáutico extranjero ejerza en Honduras actividades remuneradas de aeronáutica nacional, el operador deberá acreditar:

- a) No menos de dos (2) publicaciones en diarios de circulación nacional y dos (2) difusiones radiales en emisoras con cobertura nacional, invitando a personal técnico aeronáutico hondureño para que ejerza tal actividad;
- b) Que el personal extranjero posea licencias y habilitaciones extendidas en su país de origen y que el mismo otorgue reciprocidad a las licencias o habilitaciones extendidas en Honduras;

Cumplidos los requisitos anteriores y seguidos el procedimiento de ley, previo dictamen técnico, la DGAC emitirá resolución.

Al otorgar un Permiso Especial, previo pago de los derechos correspondientes, se hará constar dicho permiso mediante la debida

autorización, la cual deberá acompañarse a la licencia y certificado médico extranjero.

El titular de un permiso especial actuará dentro de las facultades autorizadas en su licencia y sujeto a las limitaciones de este Reglamento.

Artículo 103.- Vigencia de los permisos especiales. Los permisos especiales se expedirán por tres (3) meses, período dentro del cual deberá ser entrenado personal técnico aeronáutico hondureño. A juicio de la DGAC éste podrá renovarse por períodos de igual término, sólo si el operador comprueba que personal hondureño está capacitándose en el equipo en que ejerce sus funciones el personal extranjero contratado.

Artículo 104.- Clasificación de permisos especiales. Los permisos especiales se clasifican en:

- a) Permisos especiales para personal técnico extranjero que ejerce actividades aeronáuticas dentro del territorio nacional; que estarán sujetos a lo establecido en los artículos 102 y 103 del presente Reglamento.
- b) Permisos especiales para personal técnico extranjero que ejerce actividades aeronáuticas fuera del territorio nacional. Para la obtención de este permiso, se deberá cumplir con los requisitos siguientes:
 - i. El personal técnico extranjero deberá poseer licencias y habilitaciones extendidas en su país de origen y que el mismo otorgue reciprocidad a las licencias o habilitaciones extendidas en Honduras;
 - ii. La Empresa que contrate este tipo de personal deberá estar debidamente autorizada y certificada por la DGAC; y deberá especificar el tipo de aeronave a operar; y,
 - iii. La vigencia de este permiso la determinará el Certificado Médico del personal a contratar.

Artículo 105.- No se otorgarán permisos especiales, en los casos de títulos cuyas licencias en su categoría, clase, tipo o habilitación, difieran del permiso solicitado, en todo caso para la obtención de otras habilitaciones el requisito y trámite será igual a la emisión de licencias originales.

El no otorgamiento de un permiso especial es sin perjuicio de que el interesado siga el procedimiento legalmente prescrito para obtener una licencia en Honduras.

TITULO VII. DEL TRANSITO AEREO CAPITULO UNICO REQUISITOS PARA AERONAVES EN TRANSITO AEREO

Artículo 106.- Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en las RAC, toda aeronave civil que vuele sobre el espacio aéreo

hondureño, deberá estar provista de los documentos y certificados vigentes:

- a) Certificado de Matrícula;
- b) Certificado de Aeronavegabilidad;
- c) Licencias del Personal Técnico Aeronáutico;
- d) Libros de a bordo;
- e) Póliza de seguro para cobertura de riesgos propios de la actividad en que se usa la aeronave;
- f) Características del sistema de radio a bordo, quien lo opere deberá contar con la habilitación emitida por la DGAC;
- g) Si lleva pasajeros, un listado de los mismos y de lugares de embarque y puntos de destino;
- h) Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma; y,
- i) Cuadro de distribución de carga.

Radio a bordo

Artículo 107.- Requisitos y procedimiento para permisos de Fotografía Aérea. Para el uso de aparatos fotográficos instalados en aeronaves nacionales o extranjeras y demás fines previstos en el Artículo 82 de la Ley, deberá presentarse solicitud en legal y debida forma a la DGAC adjuntado la documentación y los requisitos siguientes:

- a) Autorización del Instituto Geográfico Nacional;
- b) Especificar la actividad que pretende realizar y el período de tiempo que durará la operación;
- c) Presentar la documentación referida en los literales a), b), c), d), e) del Artículo precedente;
- d) Acreditar que cuenta con autorización de la Secretaría de Defensa;
- e) Documento que haga constar la razón por la cual será prestado el servicio;
- f) Aeródromos e instalaciones auxiliares a utilizarse;
- g) Designación específica de puntos o áreas del espacio aéreo nacional en que se efectuará la operación; y,
- h) Plan de Coordinación Fotográfica de actividades.

Artículo 108.- Restricción en operaciones de Fotografía Aérea. En aeronaves destinadas a servicios de fotografía aérea o actividades similares, sólo se permitirá el transporte de su personal técnico aeronáutico, el relacionado con la operación del equipo fotográfico y una persona que en casos especiales por su conocimiento de la zona u otro especial intervenga como guía o ejecute labor afín; en ningún caso se permitirá incorporar personas o carga que impliquen sobrepasar el 75% de la capacidad de la aeronave.

Artículo 109.- Los vuelos acrobáticos requieren de un permiso de la DGAC, la cual puede otorgar excepciones en casos particulares. Los vuelos acrobáticos están prohibidos a alturas inferiores a 450 metros así como sobre las ciudades, otras áreas densamente pobladas, reuniones de personas y aeropuertos internacionales.

Artículo 110.- Por motivos de seguridad pública o de orden público y en particular para la atenuación del ruido, la DGAC puede imponer condiciones. Esta puede asignar altitudes mínimas de seguridad superiores e imponer limitaciones de tiempo.

Artículo 111.- Está prohibido el lanzamiento o pulverización de objetos u otras sustancias desde aeronaves. Esto no se aplica al lastre en forma de agua o arena fina, combustible, cables de remolque, estandartes de remolque y objetos semejantes, si se dejan caer o se descargan en sitios en que no exista peligro para las personas ni los bienes. La DGAC puede otorgar excepciones a la prohibición, si no existe peligro para los antes mencionados.

TITULO VIII DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO CAPITULO I DE LOS CERTIFICADOS DE EXPLOTACION

Artículo 112.- Competencia y requisitos para otorgar Certificados de Explotación. Corresponde a la DGAC la autorización, renovación, suspensión, modificación y cancelación de los Certificados de Explotación para la prestación de los servicios de transporte aéreo público.

Para obtener un Certificado de Explotación, el interesado presentará una solicitud a la DGAC, cumpliendo con los requisitos y acreditando la información siguiente:

- a. Nombre y nacionalidad del solicitante.
- b. Los interesados deberán actuar por medio de Apoderado Legal cuyo nombramiento podrá hacerse por carta poder autenticada por Notario o por Escritura Pública;
- c. Si es empresa extranjera deberá acreditar que cuenta con autorización de su gobierno para realizar el servicio internacional propuesto;
- d. Rutas aéreas a utilizar en el caso de transporte aéreo nacional e internacional regular, presentadas conforme al libro de designadores del lugar que la OACI emite al efecto;
- e. Equipo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la prestación del servicio;
- f. En el caso de ser empresa extranjera deberá presentar declaración jurada que indique que se sujeta expresamente a las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil y a la jurisdicción de las autoridades hondureñas para los casos de responsabilidad civil;
- g. Notificación de las tarifas, indicando condiciones, restricciones y vigencia a que está sometida;
- h. Si pretende explotar servicios regulares, presentará los itinerarios (frecuencias, rutas, equipos y horarios locales de cada país);
- i. Aeropuertos y aeródromos terrestres, la base de operaciones y de mantenimiento que pretende utilizar; y,
- j. Acreditar la capacidad técnica, financiera y legal, en el siguiente orden:

I. **Capacidad Técnica:** Presentar un informe técnico operativo, conteniendo:

- i. Detalle de las características principales del servicio que pretende brindarse;
- ii. La relación del equipo y personal técnico aeronáutico disponible a emplear directa o indirectamente, de conformidad con las RAC aplicables;
- iii. Copia del Documento o Convenio que muestre la propiedad o posesión legal sobre las aeronaves y equipos a utilizarse, que permita su exacta identificación;
- iv. Instalaciones auxiliares, como hangares, talleres y demás infraestructura disponible para la prestación del servicio.
- v. Si se tratare de personas jurídicas extranjeras deberán acreditar el COA expedido en su país de origen.

II. **Capacidad Financiera:** Presentar un estudio de Mercado – Económico – Financiero y un Programa de Inversión congruente con las características del servicio que pretende brindar, proyectándolo a un plazo no menor a tres años y no mayor a diez años, detallando la solvencia económica y la disponibilidad de recursos o fuentes de financiamiento. Respecto a las rutas y servicio a explotar deberá demostrar la factibilidad y beneficio social que la explotación le dejará al país, y contendrá lo siguiente:

- i. Introducción del Proyecto;
- ii. Referencias de la empresa;
- iii. Aspectos de Mercado;
- iv. Aspectos Técnicos;
- v. Aspectos Económicos;
- vi. Aspectos Financieros;
- vii. Justificación y Meritos del Proyecto; y
- viii. Anexos.

Así mismo, debe adjuntar los estados económicos financieros debidamente aprobados mediante certificación extendida por un auditor autorizado.

III. **Capacidad Legal:** adjuntará:

- i. La declaración de comerciante individual o la constitución social;
- ii. Constancia de solvencia extendida por la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) que acredite que no tiene cuentas pendientes con la Hacienda Pública;
- iii. Cuando se trate de una empresa extranjera deberá contar con el permiso para ejercer el comercio en Honduras extendido por la Secretaría de Estado en los Despachos de Industria y Comercio;
- iv. Contratos de seguros que garanticen de conformidad con la Ley y este Reglamento, la reparación de daños causados a pasajeros, equipaje y carga, personas o bienes de terceros en la superficie, tripulaciones y empleados. El seguro deberá ser calificado por la DGAC, a efecto de que puedan cubrir los riesgos que afecten a las personas y bienes, y se suscribirán según lo prescrito en el Título XV de la Ley;

v. Las empresas nacionales y extranjeras de transporte aéreo nacional e internacional que operan en Honduras constituirán a favor de la DGAC, una Garantía Bancaria en DEG, la que responderá por los servicios brindados por esta institución, en caso de mora, para lo cual se tomará como base la aeronave de mayor peso de la flota de la empresa, siguiendo los parámetros del cuadro siguiente:

Peso de la Aeronave	Garantía Bancaria
0 - 7,500 kilogramos	5,000 DEG
7,501 - 15,000 kilogramos	12,000 DEG
15,001 - 38,000 kilogramos	18,000 DEG
38,001 - 60,000 kilogramos	24,000 DEG
60,001 - 90,000 kilogramos	30,000 DEG
90,001 a más	35,000 DEG

vi. Las empresas extranjeras de transporte aéreo que operan en Honduras deberán acreditar ante la DGAC, Garantía Bancaria por la cantidad de 35,000 DEG a nombre de ésta a fin de responder por los compromisos adquiridos en la venta de boletos de pasajes aéreos, en el caso de cesar sus operaciones.

Artículo 113.- Renovación de Certificado de Explotación. Deberá atenderse las siguientes reglas:

- Se solicitará conforme a Ley, manifestando en su caso modificaciones en las rutas, equipo de vuelo, personal técnico aeronáutico, tarifas, itinerarios, aeropuertos y aeródromos que al efecto se le han autorizado y deberá mantener en vigencia los contratos de arrendamiento o fletamento en el caso de operar bajo estas modalidades;
- Si el estudio de Mercado-Económico-Financiero no es vigente, acompañará uno actualizado;
- Copia del COA;
- Contratos de Seguro vigentes;
- Presentar constancias de solvencia por servicios prestados por: El Concesionario de los Aeropuertos, COCESNA y la DGAC; y
- Haber cumplido con lo establecido en el Artículo 110 de la Ley.

Artículo 114.- Criterio para otorgar Certificados de Explotación. La DGAC para otorgar un Certificado de Explotación tomará en cuenta que las necesidades de tráfico u operación no se encuentren satisfechas, de modo que el servicio a establecerse, modificarse o renovarse no resulte antieconómico.

Artículo 115.- La DGAC, presentada solicitud de certificado de explotación, renovación u otras similares, acompañada de los documentos correspondientes, efectuará una revisión y análisis de los mismos para continuar procedimiento administrativo.

La DGAC, en lo concerniente a resolución de renovación de certificados de explotación, comprobará que la empresa peticionaria ha cumplido satisfactoriamente con sus obligaciones

y que además se justifica la continuidad del servicio, así como de haber operado en forma segura, adecuada y eficiente.

Artículo 116.- Requisitos para inicio de Operaciones. El explotador debe presentar ante la DGAC:

- Los documentos que acrediten el ingreso a territorio hondureño de cada aeronave, con certificados de matrícula y aeronavegabilidad al tratarse de aeronaves extranjeras;
- Los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos tanto técnicos como de protección al ambiente contenidos en las RAC; y,
- El programa de seguridad aérea, ordenado por el PNSAC.

El explotador solicitará a la DGAC, cualquier cambio o incremento de aeronaves a realizar, incluso una vez iniciadas las operaciones cuando se trate de empresas nacionales, presentará el instrumento que demuestre bajo que concepto se tendrá la posesión de la aeronave, comprendiendo los casos de las matriculadas en el extranjero.

Artículo 117.- Información Estadística. Iniciadas las operaciones, el explotador cumplirá con las disposiciones del Artículo 110 de la Ley y además presentará un resumen anual de los datos establecidos en los formularios adjuntos como anexos al presente Reglamento.

Artículo 118.- Duración de los Certificados de Explotación. Los Certificados de Explotación se emitirán por un término de entre uno (1) y diez (10) años; notificándole a los explotadores nacionales que su vigencia iniciará concluidos los procesos de certificación y obtención de su COA.

Artículo 119.- Publicidad de Servicios. La publicidad relacionada con los servicios proporcionados por las empresas aéreas que obtengan certificados de explotación se limitará únicamente a las tarifas ofrecidas por el explotador y a los itinerarios autorizados por la DGAC según sea el caso, absteniéndose de usar términos que no reflejan la realidad del servicio autorizado.

Artículo 120.- Asignación de números de Vuelo. Los números de vuelo para las líneas aéreas nacionales e internacionales cuyo origen o destino sea uno o más puntos dentro del territorio hondureño serán asignados por la DGAC según itinerario autorizado; y tendrán el carácter de intransferibles.

Artículo 121.- El incumplimiento del Artículo 117 y demás disposiciones de este capítulo serán objeto de sanción, aplicando las disposiciones contenidas en los Artículo 295 y 297 de la Ley.

CAPITULO II VUELOS ESPECIALES Y CHARTER

Artículo 122.- Vuelos Charter y requisitos. Los operadores o dueños de aeronaves comerciales que pretendan realizar vuelos

Vigencia después del Consejo CB

charter deberán cumplir con lo establecido en el Artículo 134 de la Ley, adjuntando además:

- a) Autorización de su país de origen para efectuar tal operación;
- b) Pólizas de Seguro;
- c) Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad;
- d) Rutas a operar, presentadas conforme al libro de designadores que al efecto expida la OACI; y
- e) COA o CO.

El término de las autorizaciones para vuelos charter no excederá de un (1) mes, pudiendo renovarse si la documentación está vigente.

Artículo 123.- Vuelos Especiales para Operadores con Certificado de Explotación. Los operadores o dueños de aeronaves comerciales que poseen certificado de explotación para operar en Honduras deberán notificar ante la DGAC, la realización de uno o más vuelos especiales en ruta autorizada y en el caso que sea una o más rutas no autorizadas, deberán hacerlo mediante solicitud, proporcionando los datos indicados en el Artículo 134 de la Ley, especificando itinerarios en horas locales de cada país.

CAPITULO III

CERTIFICADOS DE OPERADOR AEREO (COA) Y CERTIFICADOS OPERATIVOS (CO)

Artículo 124.- Plazos para obtención de un COA.- Los operadores del transporte aéreo que hayan obtenido su certificado de explotación o autorización respectiva para prestar un servicio de transporte aéreo, deberán obtener su COA o CO bajo el proceso de certificación en un término máximo de dieciocho (18) meses, salvo que por razones justificadas de la DGAC existiera atraso en su emisión. Si la demora fuere imputable al Operador por causas no justificadas, éstos serán objeto de sanción, dando lugar a la cancelación del certificado de explotación.

Artículo 125. Certificados de Operador Inconclusos. Sin perjuicio de lo contenido en las RAC correspondientes, si después de haberse solicitado un COA o un CO, el expediente no ha finalizado o avanzado dentro de los términos estipulados en las RAC, por causas imputables al peticionario, la DGAC, concluirá el proceso en la fase que se encuentre y mandará archivar las diligencias. El operador que se encuentre en esta condición y pretenda ser certificado, deberá iniciar nuevamente el proceso.

Artículo 126.- Queda a juicio de la DGAC someter a un proceso de certificación a las empresas que se dedican a prestar servicios privados por remuneración, aviación agrícola, publicidad, anfíbios, ambulancias y otros, debiendo considerar la capacidad técnica y económica de las mismas, sin perjuicio de las acciones de vigilancia a que están sometidos todos los operadores para garantizar la seguridad operacional.

CAPITULO IV SUSPENSIÓN Y CANCELACIÓN DE CERTIFICADOS DE EXPLOTACIÓN, PERMISOS Y AUTORIZACIONES

Artículo 127.- Suspensión de Certificados de Explotación. La DGAC en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 125 de la Ley y previo a emitir su resolución, deberá comprobar en forma fehaciente los motivos que provocaron la alteración, enmienda, modificación o suspensión del certificado de explotación.

Artículo 128.- Cancelación de Certificados de Explotación. La DGAC en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 126 de la Ley y previo a emitir su resolución, deberá comprobar, en forma fehaciente la gravedad de la infracción y demás motivos que darán lugar a su cancelación.

El procedimiento administrativo a iniciarse en los casos previstos en este Artículo y el precedente podrá ser a solicitud de parte interesada o de oficio.

Artículo 129.- Cancelación de Rutas por Falta de Operación.- Los mismos criterios y procedimientos contenidos en este capítulo deberán seguirse para cancelar o suspender rutas que han sido autorizadas a una empresa y que no son operadas.

Artículo 130.- Procedimiento para Cancelar Certificados de Explotación.- La DGAC, seguirá el siguiente procedimiento:

- a) **Reporte de irregularidades, deficiencias o incumplimiento.** Cualquier Departamento o Sección de la DGAC, podrá levantar informe expresando irregularidades, deficiencias o incumplimiento en la prestación de servicio de una empresa de transporte aéreo, de contar con documentación u otros medios necesarios que demuestren las mismas deberán adjuntarse al informe y remitirlos al Departamento de Asesoría Legal;
- b) **Fase de Investigación.** Recibido el informe, se iniciará una investigación sobre los hechos que pudieron dar motivo a la cancelación, recabando además de los documentos y elementos de juicio acompañados al mismo, los que fueran pertinentes a la investigación;
- c) **Notificación y Citación a Audiencia.** La DGAC, finalizada la fase de investigación, notificará por escrito a la empresa los hechos de la cual ha sido denunciada, con fundamento en la investigación e indicará fecha, lugar y hora en que habrá de celebrarse audiencia de descargo, obteniendo el acuse de recibo o constancia del citador o notificador expresiva que dicha persona no quiso firmar el acuse de recibo. En ningún caso deberán efectuarse más de dos notificaciones o citaciones.
- d) **Celebración de Audiencia.** Efectuada la notificación o citación, con o sin la asistencia de la empresa denunciada

será celebrada audiencia dirigida por la Asesoría Legal de la DGAC, a esta comparecerá el Representante Legal de la empresa denunciada por sí o por medio de Apoderado Legal o ambos, a efecto de escuchar sus argumentos, levantando un acta pormenorizada o en su caso constancia de la inasistencia de la empresa denunciada;

- e) **Período Probatorio y de Argumentos.** Terminadas las audiencias, haya o no asistido la parte denunciada, sin paralizar el procedimiento se le concederá el término de treinta (30) días para que presente las alegaciones o pruebas que estimen convenientes en defensa de sus intereses; y
- f) **Resolución.** Finalizado el periodo de pruebas y formulación de argumentos, se emitirá resolución.

Artículo 131.- Procedimiento para Suspender un Certificado de Explotación. La DGAC, seguirá el siguiente procedimiento:

- a) La DGAC en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 125 de la Ley a petición de parte interesada, analizará los motivos de mérito y previo informe de los departamentos técnico, financiero y legal resolverá conforme a derecho.
- b) **Suspensión de Oficio de un Certificado de Explotación:** La DGAC seguirá el mismo procedimiento indicado en el artículo anterior con excepción que el periodo probatorio y de alegaciones es para este caso de diez (10) días.
- c) **Resolución.** Finalizado el término antes indicado, se citará nuevamente a la empresa afectada para celebrar audiencia en la que se expondrán los resultados de la investigación efectuada, acto seguido la DGAC, procederá a emitir su resolución con la cual finalizará dicho procedimiento.

Artículo 132.- La alteración, enmienda, modificación, suspensión o cancelación total o parcial de un certificado de explotación, son sin perjuicio de la aplicación de multas que resulten del proceso de investigación y que muestren que la conducta denunciada implica el incumplimiento de disposiciones contenidas en la Ley, este Reglamento o las RAC.

Si de todo lo actuado no procede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar total o parcialmente un certificado de explotación, pero si hubiere infracción a la Ley, este Reglamento o las RAC, se impondrá la multa respectiva.

Artículo 133.- Suspensión de otros Permisos o Autorizaciones.- La DGAC en la aplicación de la Ley podrá alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar total o parcialmente otros permisos o autorizaciones, de conformidad al procedimiento previsto en este capítulo.

Artículo 134.- Coordinación de Procedimientos. La Asesoría Legal de la DGAC coordinará los procedimientos contenidos en

el presente capítulo con la colaboración de los demás Departamentos y Secciones de la Dirección General.

TITULO IX DE LA AVIACIÓN AGRÍCOLA CAPITULO UNICO PERMISO DE VUELOS AGRICOLAS

Artículo 135.- Concepto y actividades de Aviación Agrícola. Se considera aviación agrícola aquella rama de la aeronáutica organizada, equipada y entrenada para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura en cualquiera de sus aspectos, comprendiendo las siguientes actividades:

- a) Preparación de tierras mediante el uso de fertilizantes y mejoradores;
- b) Siembra;
- c) Combate de Plagas Agrícolas;
- d) Aplicación de productos químicos agrícolas, defoliantes, semillas, fertilizantes, insecticidas, herbicidas, hormonas, etc.;
- e) Provocación artificial de lluvias; y,
- f) Cualquier otra aplicación científica de la aviación con fines agrícolas que sean aprobadas por las autoridades competentes.

Artículo 136.- Competencia y Requisitos para Permisos de Vuelos Agrícolas. Corresponde a la DGAC, conceder, renovar, modificar, suspender y cancelar los permisos para vuelos agrícolas. Para su obtención el interesado presentará solicitud conforme a ley cumpliendo los requisitos establecidos en los literales a), b), e) del Artículo 112 de este Reglamento acompañada de los siguientes documentos e información:

- a) Una relación de las actividades que pretende llevar a cabo y descripción de las zonas donde operará;
- b) Declaración de comerciante individual o social;
- c) Contratos de seguros que garanticen de conformidad con la Ley la reparación de daños causados a personas o bienes de terceros en la superficie, tripulaciones y empleados, el seguro será calificado por la DGAC;
- d) Aeródromos terrestres e instalaciones auxiliares para la prestación del servicio, base de operaciones y de mantenimiento a utilizar, para lo cual deberá contar con talleres propios de mantenimiento, montados proporcionalmente al número de aeronaves a operar, o en su defecto, comprobar que se han contratado los servicios de mantenimiento de personas o empresa idónea en el ramo, que satisfaga las exigencias de las operaciones agrícolas;
- e) Documento o Convenio que acredite la propiedad o posesión legal sobre las aeronaves y equipos a utilizar y que permita su exacta identificación;
- f) Constancia de solvencia extendida por la DEI que comprueben que no se adeudan impuestos al Estado.

De la solicitud, documentos y requisitos exigidos se efectuará revisión, análisis y otras diligencias, que constarán en los informes técnicos y legales a ser emitidos. El procedimiento finalizará con la resolución de la DGAC.

Artículo 137.- Vigencia del permiso. La vigencia del permiso para vuelos agrícolas será de uno (1) a dos (2) años, renovables.

Artículo 138.- Renovación de Permisos. La renovación de los Permisos para Vuelos Agrícolas, no requerirá el cumplimiento de las obligaciones previstas en los literales b), c), d) y f) del Artículo 136 salvo modificaciones a éstas, debiendo documentar las mismas. Si deberá cumplir con el requisito contenido en el literal g).

Artículo 139.- La DGAC, podrá autorizar aeronaves nacionales y extranjeras para operaciones de aviación agrícola en el país. Dichas autorizaciones tendrán una validez de hasta seis (6) meses renovables y se otorgarán previa inspección técnica efectuada por el departamento respectivo.

Artículo 140.- Daños causados en Operaciones Agrícolas. Toda persona natural o jurídica que opere aeronaves destinadas a operaciones agrícolas, responderá pecuniariamente por los daños que cause a personas o bienes a terceros en la superficie por la aplicación de sustancias químicas peligrosas, desplome de una aeronave y de objetos desprendidos o arrojados del mismo.

La persona perjudicada tiene derecho a reparación de daños, en las condiciones fijadas en el párrafo anterior. No habrá reparación de los mismos si éstos no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

La responsabilidad por daños a personas o bienes a terceros en la superficie, puede ser eliminada o disminuida en caso que la persona perjudicada los hubiese causado o contribuido a causarlos.

Artículo 141.- Toda persona natural o jurídica que desee operar aeronaves en cualquiera de las actividades de la aviación agrícola, deberá comprobar a satisfacción de la DGAC, que tiene capacidad económica suficiente para reparar los daños previstos en el Artículo precedente.

Artículo 142.- Suspensión y Cancelación de Permisos para la Aviación Agrícola. La DGAC, podrá alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar permiso para vuelos agrícolas de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 143.- Para los pilotos de aviación agrícola se establece 65 años como edad máxima para que presten sus servicios en esta actividad aeronáutica, sin perjuicio de los resultados de los exámenes médicos a los que habrá de someterse.

TITULO X SERVICIOS AEREOS PRIVADOS CAPITULO UNICO SERVICIOS AEREOS DE TRANSPORTE PRIVADO.

Artículo 144.- Aeronaves con fines Particulares o Turísticos. Los propietarios de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines particulares o turísticos, deberán obtener autorización de ingreso al país, debiendo cumplir con los requerimientos siguientes:

- Vuelos con matrícula del área centroamericana: bastará con presentar el plan de vuelo de salida por la vía AFTN en su lugar de origen.
- Vuelos con matrícula fuera del área centroamericana: La solicitud de permiso de sobrevuelo y aterrizaje deberá enviarse a la DGAC con 24 horas previas a efectuar el vuelo.

Artículo 145.- Permiso de Circulación. A los operadores de aeronaves que se encuentren bajo las condiciones antes indicadas y que requieran realizar vuelos dentro del territorio nacional, la DGAC por medio de las oficinas de Planes de Vuelo (AIS/ARO) de Navegación Aérea, les concederá un permiso provisional de circulación.

Artículo 146.- Los vuelos de publicidad en los cuales ésta consista en inscripciones sobre la aeronave no requerirán permiso especial, únicamente realizarán sus trámites antes las oficinas de Plan de Vuelo. Están prohibidos los vuelos de publicidad con medios acústicos.

Artículo 147.- Vigencia y Condiciones de los Permisos de Circulación. Los permisos de circulación por períodos mayores a una (1) semana requerirán la emisión de una resolución de la DGAC, cuya duración será hasta de un (1) año, renovable por igual período.

Los períodos de permanencia autorizados por la DGAC son sin perjuicio de las disposiciones emitidas por las autoridades de Migración y Extranjería de Honduras.

Los titulares de permisos de circulación, no podrán cobrar por transportar personas o carga; tales permisos no son aplicables a operadores extranjeros de aeronaves dedicadas a la aviación agrícola u otra actividad que implique lucro o beneficio económico.

Artículo 148.- Vuelos de Aeronaves extranjeras de Servicio Privado. Los operadores de aeronaves extranjeras de servicio privado podrán solicitar permisos a la DGAC, para vuelos sobre territorio hondureño o aterrizar en él con fines no comerciales para lo cual deberán cumplir con lo establecido en el Artículo 145 precedente, incluyendo los servicios de ambulancias aéreas, ayuda o misión humanitaria, quedando exentos de los períodos de notificación de ingreso al país previstos en el Artículo 144 anterior.

Artículo 149.- Aeronaves en Tránsito y Escala Técnica. Cualquier aeronave extranjera cuyo propietario u operador desee

volar en tránsito sobre territorio hondureño o aterrizar en él haciendo escala técnica en cualquiera de los Aeropuertos Internacionales del país o sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correspondencia dentro de los términos y condiciones del Artículo 144 de este Reglamento, se limitará a solicitar permiso de sobrevuelo y aterrizaje con 24 horas de anticipación.

Artículo 150.- Oficinas AIS/ARO.- Para recibir y dar curso a los avisos o notificaciones de ingreso al territorio hondureño previstos en las disposiciones precedentes, se designan las oficinas AIS/ARO de cada aeropuerto internacional, igualmente para las operaciones de empresas de transporte aéreo en vuelos no regulares haciendo escalas técnicas en los aeropuertos internacionales o en tránsito por el territorio hondureño.

Artículo 151.- Vuelos Ferry.- Los operadores de aeronaves que requieran la realización de Vuelos Ferry dentro o fuera del país deben presentar solicitud según formato emitido por la oficina de AIS/ARO y deberá adjuntarse al mismo el respectivo plan de vuelo. En el caso que el vuelo se realice por causas de mantenimiento se deberá acreditar mediante autorización de los inspectores de aeronavegabilidad.

Artículo 152.- Aeronaves de otros Estados: 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 Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa; ésta concederá el permiso y notificará a la DGAC, para fines de seguridad del tránsito aéreo.

Artículo 153.- Aeronaves en Vuelo Oficial. Los operadores de aeronaves con categoría de vuelo oficial que deseen sobrevolar el territorio nacional o aterrizar en él, solicitarán por intermedio de la Secretaría de Estado en los despachos de Relaciones Exteriores la autorización de la DGAC quien le informará al conceder dicho permiso.

TITULO XI

CLUBES AEREOS, ESCUELAS DE AVIACIÓN CAPITULO I REQUISITOS EN LAS SOLICITUDES Y OBLIGACIONES

Artículo 154.- Generalidades. La instrucción aeronáutica será impartida por las Escuelas de Aviación, lo cual no será en forma exclusiva, los planes de estudio serán aprobados por la DGAC. Sus instructores deberán estar habilitados y reconocidos como tales por la DGAC, para así poder impartir instrucción.

Para los instructores que no impartan materias técnico aeronáuticas, bastará ser reconocidos como instructores por la DGAC.

Artículo 155. - Requisitos de las Solicitudes. Toda solicitud para la operación de un Club Aéreo o Escuela de Aviación deberá

presentarse a la DGAC cumpliendo los requisitos y acompañando los documentos previstos en la Ley y este Reglamento, después de efectuadas las diligencias pertinentes y emitidos los informes técnicos y administrativos, la DGAC emitirá su resolución, para tales fines se establece la presentación de la documentación y cumplir de los siguientes requisitos:

a) Clubes Aéreos

- i. Nombre y nacionalidad del peticionario;
- ii. Personería Jurídica otorgada por Autoridad competente;
- iii. Clase de servicio que prestará;
- iv. Personal técnico aeronáutico y administrativo con el que contará la Institución, en el caso de los primeros se deberá acreditar sus licencias y habilitaciones;
- v. Equipo con que cuenta, el cual deberá someterse a revisiones periódicas;
- vi. Reglamentos y Manuales operativos aprobados por la DGAC;
- vii. Ubicación del Aeroclub, cuyas instalaciones físicas principales y auxiliares, equipo contra incendios y demás deberá cumplir las condiciones previstas por la OACI; y,
- viii. Pólizas de Seguros.

b) Escuelas de Aviación

- i. Constitución de Comerciante Individual o Social;
- ii. Los previstos en los numerales iii, vi, vii, viii del literal precedente;
- iii. Equipo que utilizará en la instrucción, el que deberá someterse a las revisiones rutinarias, inclusive instrumentos de navegación; y,
- iv. Pensum de estudios, nombre y título a expedirse en cada rama de estudio y período de tiempo que durará.

Una vez emitida la autorización por la DGAC tanto los clubes aéreos como las escuelas de aviación deberán someterse a un proceso de certificación para obtener un certificado operativo (CO).

Artículo 156.- Vigencia. Las autorizaciones para operar Clubes Aéreos y Escuelas de Aviación podrán expedirse hasta por diez (10) años de duración, renovables

CAPITULO II OBLIGACIONES PARA ESCUELAS DE AVIACIÓN Y CLUBES AEREOS

Artículo 157.- Exámenes. Los exámenes de evaluación del alumnado de las Escuelas de Aviación, previamente serán calificados por la DGAC, ésta los aceptará como un crédito para la obtención de la respectiva licencia, además de los requisitos establecidos.

Artículo 158.- Suspensión y Cancelación de Clubes Aéreos y Escuelas de Aviación. Las autorizaciones para operar Clubes Aéreos y Escuelas de Aviación pueden suspenderse o cancelarse por la DGAC al comprobarse irregularidades en sus operaciones y

además en el caso de las segundas, si hubiere irregularidades, deficiencias en la enseñanza o en la expedición de los títulos de idoneidad por el incumplimiento de la Ley, este Reglamento y las RAC, se aplicará la multa respectiva.

Artículo 159.- En los vuelos de entrenamiento o prueba está prohibido que a bordo de la aeronave permanezca persona distinta al instructor, asesor, verificador y personal de vuelo que recibe la instrucción.

Artículo 160.- La autorización para el establecimiento de fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica, el interesado presentará una solicitud ante la SOPTRAWI debiéndose resolver en la DGAC, cumpliendo con los requisitos y acreditando la información siguiente:

- a) Nombre y Nacionalidad del solicitante. Si se trata de personas naturales o jurídicas deberán acreditar la constitución de comerciante Individual o social;
- b) Actuar por medio de Apoderado Legal;
- c) Contar con una licencia ambiental;
- d) Tener una base principal de mantenimiento;
- e) Disponer de instalaciones adecuadas para los trabajos previstos;
- f) Disponer de instalaciones seguras para el almacenamiento de partes, equipos, herramientas y material;
- g) Tener el equipamiento, herramientas y materiales necesarios para realizar las actividades aprobadas;
- h) Contar con el personal administrativo y técnico adecuado, conforme a lo que establecen las RAC; y,
- i) Cumplir con los demás requisitos que establecen las RAC.

Artículo 161.- El interesado no podrá iniciar sus operaciones si antes no comprueba que cuenta con un Certificado Operativo (CO) para tal efecto deberá someterse a un proceso de certificación que será conducido por la DGAC conforme lo establecen las RAC.

Artículo 162.- Las disposiciones para el establecimiento de fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica no contemplada en el presente Reglamento serán reguladas de conformidad con las RAC.

CAPITULO III OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 163.- Con respecto a los capítulos contenidos en los Títulos III, VIII, IX y XI, debe entenderse que ningún permiso, certificado de explotación o autorización u otro concedido al amparo de la Ley, confiere propiedad o derecho exclusivo sobre espacio aéreo, aerovías, aeropuertos o aeródromos, facilidades, instalaciones o servicios de navegación aérea.

TITULO XII ACCIDENTES AEREOS CAPITULO I COMPETENCIA Y OBJETIVOS

Artículo 164.- Competencia y Objetivo.- Las irregularidades, incidentes y los accidentes que ocurran a las aeronaves civiles hondureñas y extranjeras sobre el espacio aéreo hondureño son competencia de la DGAC.

La finalidad de investigar un accidente o incidente de aviación es determinar sus causas a efecto de emprender acciones para evitar que los mismos se repitan.

CAPITULO II COMISION INVESTIGADORA

Artículo 165.- Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (Comisión Investigadora). La investigación de las irregularidades, accidentes e incidentes de aviación estará a cargo de una Comisión Investigadora que se denominará "Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación", asesorará a la DGAC, investigará, centralizará y procesará toda la información propia de su actividad e informará sobre sus actuaciones al Director General, estará constituida por un Presidente designado por la DGAC y seis (6) miembros permanentes expertos en:

- a) Aeronavegabilidad;
- b) Comunicaciones (ATS);
- c) Derecho Aeronáutico;
- d) Medicina de Aviación;
- e) Meteorología; y,
- f) Operaciones o Pilotaje.

Entre las anteriores personas se elegirá un Secretario, quien además de sus funciones, manejará un banco de datos con el registro de especialistas en aviación para que de ser necesario se integren a las actividades de la Comisión.

La Comisión se reunirá por los menos una vez al mes a fin de revisar los informes de irregularidades, incidentes y accidentes de aviación y formular las recomendaciones pertinentes para la prevención de dichas situaciones.

CAPITULO III ACCIONES EN CASOS DE ACCIDENTES

Artículo 166.- Acciones previas y posteriores a un incidente. Cualquier incidente será objeto de notificación inmediata por parte del piloto al mando, un miembro de la tripulación, el explotador o su representante, bien sea al Servicio de Control de Aeródromo donde aterrizó, autoridades civiles o militares del lugar, quienes informarán a la DGAC y al Centro de Control Regional.

El piloto al mando o un miembro de la tripulación hará la anotación correspondiente en los documentos de abordaje.

Las obligaciones antes dispuestas son sin perjuicio de los informes que debe rendir el taller que tendrá a cargo la reparación de la aeronave.

Los pilotos al mando dentro del término de 48 horas siguientes al incidente ocurrido en vuelo o en tierra, deben rendir un informe detallado de todo lo sucedido a la DGAC y en su caso a la DGAC del país de matrícula de la aeronave.

Artículo 167.- Acciones previas y posteriores a un accidente. Todo piloto al mando o miembro de una tripulación, pasajeros o persona que encuentre una aeronave abandonada, sus partes o carga, debe informarlo inmediatamente a las autoridades civiles o militares mas cercanas al lugar, dicha autoridad en forma inmediata notificará lo ocurrido a la DGAC, quien simultáneamente tomará las medidas siguientes:

- a) **Organizar el rescate:** Se procederá al inmediato rescate de las víctimas del accidente. Queda prohibido el acceso a la escena del accidente de personas ajenas a las labores de rescate, debe protegerse la aeronave, su carga y restos a efecto de evitar nuevos daños y robos, para conservar la escena del accidente deben utilizarse procedimientos fotográficos, video grabación u otros medios adecuados, deberá recabarse toda prueba material que pueda ser trasladada, borrada, perdida o destruida;
- b) **Desplazamiento de la Aeronave:** La aeronave podrá desplazarse lo necesario para sacar personas, animales, correo y bienes a fin de evitar su destrucción por el fuego u otras causas, o para evitar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o a cualquier persona o grupo de personas, si el piloto al mando o un miembro de la tripulación está en condiciones de hacerlo, el mismo debe dar inicio a estas medidas y continuarlas hasta que sea relevado, el primero deberá además rendir un informe detallado a la DGAC dentro de las 48 horas siguientes en que ocurrió el accidente;
- c) **Información y formas de notificación:** La DGAC para estos efectos, solicitará la colaboración de las autoridades competentes. Para procesar la información utilizará los medios más rápidos a su alcance, sean telefónicos, fax, radio, sistemas de informática u otros disponibles, debe usarse el modelo de notificación inicial previsto en el Anexo 13 del Convenio de Chicago;
- d) **Instrucción al Personal de la DGAC:** El personal de la DGAC, informado de un accidente deberá notificarlo inmediatamente a la DGAC, y cumplirá sin demora las instrucciones relativas al desarrollo de la investigación del accidente;
- e) **Notificaciones con respecto de aeronaves extranjeras:** Cuando la aeronave accidentada sea extranjera, la DGAC notificará por los medios indicados y en forma inmediata los mismos datos al Estado de Matrícula y al Estado de

Fabricación de la aeronave, invitándoles a participar en las investigaciones. La notificación a la OACI, a los Estados antes mencionados y demás contratantes del Convenio de Chicago que hayan facilitado o pedido información, se proporcionará siempre que sea posible en un término no menor a 30 días, según modelo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio de Chicago;

- f) **Aeronaves de Transporte Público:** Al tratarse de aeronaves de transporte público los mismos datos del accidente se notificarán a la OACI a su sede principal y a la Regional de Norte América y el Caribe con sede en México;
- g) **Cuidado de la aeronave:** Constituida la Comisión Investigadora o sus delegados al lugar del accidente, tomará todas las medidas oportunas para garantizar la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo necesario para realizar la investigación, entre otras actuaciones, deberá:
 - i. Hacer prevalecer la prohibición de acercarse a la aeronave a personas ajenas a la investigación, a cuyo efecto contará con la colaboración de las autoridades que les auxilien en las labores investigativas, la prohibición incluye al propietario de la aeronave, sus representantes y los de las Compañías de Seguro. Sólo tendrán acceso los investigadores de la DGAC, especialistas enviados por autoridades extranjeras, organismos internacionales y fabricantes de las aeronaves invitados a participar en la investigación, los Funcionarios del Poder Judicial y personas debidamente autorizadas por la DGAC;
 - ii. Con excepción de los investigadores, nadie deberá tocar la aeronave, sus restos y documentos abordo. Cuando la aeronave accidentada sea extranjera, si el Estado de Matrícula o de Fabricación solicita que la misma, su contenido o cualquier evidencia permanezcan intactos hasta que sea examinado por un representante acreditado por dicho Estado en Honduras, se tomarán las medidas pertinentes para atender dicha solicitud siempre que sea factible y compatible con las labores de investigación.
- h) **Identificación de Testigos:** Después de concluida la fase de rescate, la Comisión tiene el deber de buscar testigos recabando además de sus generales de ley, sus números telefónicos si los tienen, dirección exacta, su ubicación al momento de ocurrir el accidente y demás datos;
- i) **Cesión de la Custodia:** La DGAC cederá la custodia de la aeronave, su contenido o parte del mismo cuando no afecten la investigación, lo cual se hará a personas debidamente autorizadas por el Estado de Matrícula, con tal fin les permitirá el acceso a la aeronave; si la aeronave se encuentra en una zona a la cual la DGAC

no estime conveniente que dichas personas accedan, se hará el traslado a un lugar permitido.

Artículo 168.- **Costos.** Sin perjuicio de las labores de búsqueda, salvamento de una aeronave y rescate de víctimas, es obligación ineludible del Operador o dueño de la aeronave accidentada, cubrir los gastos que por tales labores se incurran.

La Comisión Investigadora además de los miembros permanentes que la integran, para las labores de investigación contará con el personal técnico necesario; para sus operaciones tendrá el equipo, logística, programas de capacitación y demás elementos que le permitan funcionar eficientemente y en forma continua. En tal sentido deberán ser previstos los recursos financieros necesarios dentro del presupuesto asignado a la DGAC.

CAPITULO IV INVESTIGACIÓN Y LEVANTAMIENTO DE ENCUESTAS

Artículo 169.- **Fase Investigativa.** Efectuado el estudio y análisis del accidente, el investigador que cuente con los primeros elementos informativos en relación al mismo, puede emitir una o varias hipótesis y si requiere ayuda de especialistas para concluir su primer informe, solicitará ayuda a la Comisión Investigadora para que concluya su información, la cual estará contenida en el modelo que al efecto establezca la DGAC.

Al tratarse de aeronaves de transporte público, cuyo accidente pueda fortalecer los aspectos de seguridad, la DGAC remitirá a la OACI, tres (3) ejemplares conteniendo un resumen del informe conforme al modelo establecido en el Apéndice 3 del Anexo 13 al Convenio de Chicago.

Artículo 170.- **Encuesta Técnica Administrativa y Confidencialidad.** Cualquier accidente, incidente o irregularidad ocurrida a aeronaves civiles, debe ser objeto de una encuesta sistemática, conforme al modelo y siguiendo los lineamientos y procedimientos que al efecto emitirá la DGAC.

Cuando la DGAC o la Comisión Investigadora estimen pertinente, procederán a efectuar una encuesta, bajo la responsabilidad del Presidente de dicha Comisión, hasta rendir un informe completo a la DGAC.

Los informes sobre encuestas de incidentes y accidentes de aviación tienen por fin coadyuvar a que se asuman medidas de seguridad, en consecuencia nadie está autorizado a difundir información parcial o total relacionada a una investigación o encuesta, el único autorizado para tales efectos es la DGAC, la cual podrá hacer de conocimiento público un informe. En incidentes o accidentes de aeronaves extranjeras, la DGAC, previo a hacer de conocimiento público un informe, determinará si es necesario un acuerdo con el Estado de matrícula y Estado de fabricación de la aeronave.

Si después de cerrada una encuesta se obtienen nuevos elementos o pruebas relevantes, la Comisión Investigadora procederá a reabrir la.

Artículo 171.- **Accidentes de Aeronaves Militares.** En los accidentes de aeronaves militares nacionales o extranjeras, la investigación se efectuará conforme la normativa militar, pudiendo la Comisión Investigadora a petición de las autoridades militares colaborar en la investigación.

Artículo 172.- **Aeronaves Hondureñas Accidentadas en el Extranjero.** En caso de accidentes ocurridos a aeronaves hondureñas en el extranjero, el Presidente de la Comisión Investigadora, de acuerdo con el Director General, podrá designar un delegado para que participe en la encuesta dirigida por el Estado en que ocurrió el accidente.

Artículo 173.- **Colaboración de personas naturales o jurídicas.** La Comisión Investigadora, podrá solicitar de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, declaraciones, informes o cualquier documento relacionado a la aeronave para fines de la investigación.

Artículo 174.- **Investigaciones conjuntas y vinculantes.** Las investigaciones y las encuestas Técnico administrativas practicadas por la Comisión Investigadora, se coordinará cuando corresponda con la investigación judicial de acuerdo con las disposiciones prescritas en la legislación procesal penal hondureña.

TITULO XIII CONTRATO DE TRANSPORTE AEREOS Y DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES CAPITULO I TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 175.- **Datos de los Boletos.** En el transporte de pasajeros, el porteador expedirá boletos tangibles de pasaje que especificarán:

- a) Lugar y fecha de emisión;
- b) Puntos de partida y destino;
- c) Escalas previstas;
- d) Nombre, domicilio y número telefónico del porteador y del pasajero;
- e) Síntesis de los derechos y obligaciones que comprenden tal contrato de transporte aéreo;
- f) Valor; y,
- g) Plazo de validez.

En el transporte interno, para fines de escalas de los pasajeros en lugares intermedios de la ruta, el porteador expedirá cupones de vuelo que formarán parte del boleto.

Artículo 176.- **Boleto Electrónico.** La falta de expedición de un boleto tangible no implica la inexistencia de contrato de transporte aéreo, bastará que el pasajero acredite con el registro

legalmente previsto, que efectuara la operación de compra en la forma prevista en el Artículo 187 de la Ley, todo lo cual no inhibe al porteador de las obligaciones propias de dicho contrato.

La oferta y la aceptación por teléfono, radiotelefonía o cualquier medio semejante, se considerarán entre presentes cuando las partes, sus representantes o mandatarios se comuniquen personalmente.

Artículo 177.- Sistemas Electrónicos de Reserva. Para fines de operaciones que contemplan la utilización de los sistemas electrónicos de reservas, sin perjuicio de la normativa internacional existente al efecto, los mismos deberán contar con el soporte técnico aceptable y seguro.

Artículo 178.- Alcances de la Libertad Tarifaria. La existencia de una libertad tarifaria no implica que los operadores de servicios de transporte aéreo puedan prestar un servicio que signifique una competencia antieconómica por medio de la cual podría perjudicarse empresas de transporte aéreo que operan dentro de la República de Honduras, en consecuencia el criterio para aplicar una tarifa debe estar justificado de acuerdo con los costos operativos y otros factores que inciden en la industria de la aviación.

Artículo 179.- Arreglos Comerciales entre Empresas. Para la eficiente explotación de una ruta las empresas aéreas que presten servicios de transporte aéreo que comprenda el espacio aéreo hondureño, podrán efectuar arreglos comerciales entre ellas, bajo las modalidades o tipos de negociación que conforme a las reglas usos y costumbres del transporte aéreo se permitan, para cuyos fines deberá presentarse la solicitud de mérito y obtenerse autorización de la DGAC.

Un acuerdo de Código Compartido u otro arreglo comercial sujeto a aprobación de la DGAC, está supeditada a que las partes intervinientes sean titulares de los derechos aerocomerciales, salvo lo prescrito en los acuerdos internacionales aplicables.

Artículo 180.- Acuerdos de Cooperación y Código Compartido. Las empresas de transporte aéreo, que hayan celebrado acuerdos de cooperación comercial y de Código compartido, para aprobación de la DGAC presentarán:

- Un ejemplar con el texto completo del acuerdo;
- Autorización del acuerdo o arreglo comercial expedida por la DGAC del Estado de origen de cada parte involucrada;
- Condiciones generales de contratación a que se someterán los usuarios;
- Aprobado el acuerdo o arreglo comercial, deberá inscribirse en el RAN, previo pago de los derechos correspondientes.

Artículo 181.- Situación de la Aeronave en Acuerdos de Código Compartido. En los acuerdos de código compartido se considerará explotador de la aeronave, el contratante que efectivamente realice los vuelos objeto del acuerdo.

Artículo 182.- Responsabilidad de los Contratantes. En los acuerdos de código compartido las partes contratantes responden solidariamente frente a los pasajeros y propietarios de carga transportada, sin perjuicio de las obligaciones previstas en el respectivo contrato de transporte.

Artículo 183.- Indemnización por Daños. Todo operador de aeronaves dentro del espacio aéreo hondureño debe acreditar ante la DGAC una póliza o certificado de seguro por los montos previstos en la Ley, para cubrir obligaciones, responsabilidades y daños que pudieran surgir en sus operaciones.

CAPITULO II TRANSPORTE DE EQUIPAJE Y MERCANCÍA.

Artículo 184.- Datos talón de equipaje. En el transporte de equipaje, con las excepciones previstas en la Ley, el porteador expedirá un talón de equipaje que constará de dos (2) partes, una para el propietario del equipaje y otro para el porteador, que especificarán:

- Lugar y fecha de emisión;
- Puntos de partida y destino;
- Nombre y dirección del porteador;
- Número del boleto de pasaje;
- Número y peso de los bultos;
- Total del valor declarado, cuando se haya hecho tal declaración; y,
- Síntesis de los derechos y obligaciones que comprenden tal contrato de transporte aéreo.

Artículo 185.- Carta de Porte Aéreo. Contendrá las indicaciones siguientes:

- La mención de ser Carta de Porte;
- El nombre, razón o denominación social y dirección del cargador;
- El nombre, razón o denominación social y dirección del primer porteador;
- El nombre, razón o denominación social y dirección del consignatario, cuando el caso lo requiera;
- La naturaleza de la mercancía;
- El número de bultos, la forma de empaque, las marcas especiales o numeración de los bultos;
- El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía;
- El estado aparente de la mercancía y del empaque;
- Si el envío se hace contra reembolso, el precio de la mercancía; y eventualmente el total de los fletes;
- El plazo del transporte, si se ha estipulado; tarifas aplicables, la fecha y lugar de pago y persona que debe pagar;
- El lugar y fecha de expedición del documento;
- Punto de partida y de destino;
- Las escalas previstas, pudiendo reservarse el porteador la facultad de estipular que podrá modificarlas de ser necesario;
- El lugar y la fecha de entrega al porteador;

- o) El lugar y plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;
- p) El importe del valor declarado, cuando se haya hecho la declaración;
- q) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
- r) Los documentos o instructivos transmitidos al porteador para acompañar la carta de porte aéreo; y,
- s) El plazo para el transporte y una breve relación de las vías a seguir, si así se estipuló.

Artículo 186.- Medidas de Seguridad. Todo operador de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, asumirá las medidas de seguridad a efecto de evitar actos ilícitos. Los pasajeros previos a ser transportados o embarcarse, documentarán su equipaje y carga y permitiendo su revisión, de haber renuencia a lo antes dispuesto, el operador puede solicitar la intervención de la autoridad competente para que la efectúe. Cuando las autoridades asignadas en el lugar de embarque de pasajeros por motivos de las revisiones nieguen el acceso del pasajero al área de abordaje, tal autoridad inmediatamente lo notificará al operador para que asuma las medidas pertinentes.

Artículo 187.- Transporte de mercancías peligrosas. El manejo, embalaje, transporte de materiales y sustancias peligrosas o prohibidas, se llevarán a cabo conforme a las recomendaciones de la OACI, la Ley, PNSAC y las RAC. De encontrarse el transporte clandestino de dichas mercancías por personas viajando a bordo de la aeronave, el comandante de la misma, el operador o cualquier persona deberá avisar a las autoridades competentes.

CAPITULO III CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES.

Artículo 188.- Las empresas de transporte aéreo podrán efectuar operaciones que impliquen la transferencia o utilización de las aeronaves de conformidad con la Ley.

Artículo 189.- Forma y Solemnidades. En los contratos de fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, la forma y solemnidades implícitas en los mismos y necesarias para su validez, se harán bajo la normativa prevista en la legislación del país en que se suscribe el documento, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la Ley, Convenio de Chicago y este Reglamento.

Artículo 190.- En los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves constarán por escrito por lo menos los requisitos siguientes:

- a) Lugar y fecha del otorgamiento;
- b) Designación y generales de las partes contratantes;
- c) Datos de Matrícula de la aeronave y motores;
- d) Lugar, plazo y condiciones de utilización de la aeronave.

Artículo 191.- Aprobación de Contratos Sobre Aeronaves. Para aprobar un contrato de utilización de aeronaves, la empresa u operador de aeronaves bajo una de las formas previstas en las

disposiciones precedentes, formulará petición a la DGAC designando y acompañando:

- a) Nombre, razón o denominación social de la empresa;
- b) Acreditar el certificado de matrícula, aeronavegabilidad y póliza de seguro de la aeronave;
- c) Original, copia autenticada y en su caso certificaciones de legalización y traducción oficial al español del documento que acredite la relación contractual con respecto a la aeronave.

TITULO XIV DE LAS GARANTIAS CAPITULO I GRAVÁMENES SOBRE AERONAVES

Artículo 192.- Suspensión de Gravámenes sobre aeronaves. Las Hipotecas y otros derechos que en virtud de contratos como el de prenda existan sobre una aeronave, sus motores, hélices, equipos y sus repuestos cesarán hasta que sea emitida el acta de libertad de gravamen o autorización del titular del respectivo derecho.

Al existir un embargo, medida precautoria o aseguramiento judicial sobre una aeronave o las partes antes indicadas, será el Juez que ordenó la medida quien enviará la orden a la DGAC a efecto que suspenda o en su caso asuma las medidas pertinentes.

CAPITULO II OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 193.- Disposición General. Los arrendamientos, fletamentos, embargos, hipotecas, contratos de prenda y cualquier medida precautoria o cautelar decretada por autoridad judicial, así como cualquier anotación que tenga que efectuarse con relación a aeronaves al ser del conocimiento de cualquiera de los Departamentos o Secciones de la DGAC, deberá remitirse al RAN su debida inscripción, dentro del término de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se hayan completado los requisitos propios de cada caso, inclusive el de haberse efectuado el pago del derecho registral correspondiente.

TITULO XV RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO CAPITULO UNICO RESPONSABILIDAD OPERATIVA

Artículo 194.- Los prestadores de servicios de aviación y actividades conexas, responderán por los daños y perjuicios resultantes de sus operaciones, de los causados a terceros o bienes de éstos en la superficie, dentro de los montos y en las formas previstos en los Capítulos I, II, III, IV, V, VI, VII del Título XV de la Ley.

Artículo 195.- Si una aeronave o quien preste los servicios, no poseen póliza de seguro vigente, la DGAC podrá ordenar el

retiro de servicio de la aeronave o que el prestador de servicio suspenda sus operaciones, en tanto cumplen tal obligación.

**TITULO XVI
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES
CAPITULO UNICO
PROCEDIMIENTO Y SANCIONES**

Artículo 196.- **Criterio para Aplicar Sanciones.** Las sanciones se aplicarán dependiendo de la gravedad de las infracciones y las consecuencias para la seguridad aeronáutica; cuando al iniciar un proceso administrativo por comisión de infracción a la Ley, este Reglamento y las RAC, previo a la aplicación de una sanción la DGAC advertirá al infractor para que enmiende el motivo de sanción; este criterio se aplicará si al iniciar el expediente se detecta que no existe mérito suficiente para continuar el proceso sancionatorio.

La DGAC en el cumplimiento de la Ley, Reglamento, las RAC y para prevenir posibles infracciones, pueden expedir órdenes y amonestaciones de "Cese y desista".

Artículo 197.- **Criterio para aplicar una Sanción.** Al determinar el tipo y la medida apropiados de la sanción a aplicarse, deberá considerarse: la naturaleza de la infracción, si fue deliberada o inadvertida, el peligro posible o real para la seguridad aeronáutica, nivel de responsabilidad del infractor, su registro de infracciones, actitud con respecto a la infracción, incluyendo si reveló voluntariamente la infracción y si adoptó alguna medida para corregirla, la consecuencia de la sanción como disuasión para otros en situaciones similares.

Artículo 198. Para la imposición de sanciones deberá seguirse el siguiente procedimiento:

a) **Apertura de Expediente de Denuncia y Citación:**

Recibidos los informes de los Departamentos o Secciones de la DGAC, sobre infracciones a la Ley, el Reglamento o las RAC, se abrirá un expediente; en la providencia se mandará citar a la persona o representante de la empresa que se suponga responsable de la infracción, señalándole fecha, lugar y hora en que habrá de celebrarse audiencia, a efecto de escuchar los argumentos pertinentes a su defensa.

b) **Término de prueba y Resolución.**- En audiencia se le otorgará un término de diez (10) días para que presente alegaciones o pruebas que estimen convenientes en su defensa. Finalizado el término se emitirá resolución;

Artículo 199.- **Anotación de Infracciones.** De toda multa o sanción aplicados por la DGAC, deberá hacerse la anotación respectiva en el expediente del infractor, que contendrá una breve información de la infracción cometida, sanción aplicada y su cumplimiento.

**TITULO XVII
RELACION DE LA EMPRESA CON LOS
TRABAJADORES
CAPITULO UNICO
BENEFICIOS E INDEMNIZACIONES LABORALES**

Artículo 200.- Las empresas de Transporte Aéreo indemnizarán a las personas que señala el Código del Trabajo con las sumas previstas en el mismo, que se efectuará por cada miembro de la tripulación que fallezca en un accidente de aviación.

Cuando el miembro del personal de vuelo o auxiliar de abordaje al cual no se le haya asignado obligación a cumplir en la aeronave, pero que ingrese a la misma en asuntos relacionados a su trabajo, la empresa a la que pertenece indemnizará de la forma precedente.

Artículo 201.- La indemnización referida en el párrafo primero del Artículo anterior se reduce en un 30% por miembro del personal de tierra cuando aborde la aeronave en asuntos relacionados a su trabajo.

Lo contenido en el Artículo precedente y éste, sin perjuicio a indemnizaciones aseguradas con mayor cobertura a favor del empleado fallecido, en ningún caso los excedentes a los mínimos previstos en este Reglamento, serán retenidos por el dueño de la aeronave, su operador o sus representantes, deberá entregarse a los beneficiarios del empleado.

Artículo 202.- Cuando se cambie de base al personal de tierra o de vuelo, se le cubrirán los gastos de transporte al empleado y su familia, asignándosele además un sobresueldo de un 50% del salario que percibe normalmente, para cubrir sus gastos de instalación durante el primer mes de permanencia en el nuevo lugar de trabajo al cual ha sido asignado.

**TITULO XVIII
DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES
CAPITULO UNICO
FORMA Y REQUISITOS EN LAS SOLICITUDES**

Artículo 203.- **Forma y Requisitos de las Solicitudes.** Las solicitudes de Certificado de Explotación, Permisos para Vuelos Agrícolas, sus renovaciones y en general toda petición que se formule a la DGAC, deberán acompañarse de la documentación y requisitos ordenados en la Ley y este Reglamento, en su caso con la traducción oficial al idioma español.

La documentación proveniente del extranjero deberá estar debidamente legalizada siguiendo los procedimientos propios para que surtan efectos dentro de la República de Honduras.

Artículo 204.- **Términos para Renovación de Certificados y Permisos.** Toda solicitud de renovación de certificado de explotación de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, y cualquier solicitud relacionada con prestación de servicios de la

misma naturaleza, tendrá que presentarse treinta (30) días antes a la fecha de su vencimiento.

Artículo 205.- Término para Renovar Licencias. Renovación de Licencias y demás documentos del personal técnico aeronáutico deberán solicitarse con no menos de diez (10) días de anticipación a la fecha de su vencimiento.

Artículo 206.- Término para Renovar Otros Permisos. Para la renovación de permisos o autorizaciones para prestación de servicios de fumigación agrícola, escuelas de aviación, clubes aéreos, talleres de mantenimiento de aeronaves, servicios de suministro de combustible y demás, deberá presentarse la solicitud de renovación veinte (20) días antes de su vencimiento.

Artículo 207.- Para los trámites de Cancelación de ruta, frecuencia u horario, suspensión de ruta o itinerario, ampliación de ruta e incremento de frecuencia, deberá presentar:

- a) Para cancelación de ruta, frecuencia u horario, suspensión de ruta o Itinerario, bastará una notificación ante la DGAC;
- b) Para ampliación de ruta, deberá acompañar a la solicitud el estudio socioeconómico de las rutas que pretende explotar; y,
- c) Para el incremento de frecuencia bastará la presentación de la solicitud correspondiente;

Las actuaciones anteriores deberán efectuarse por medio de Apoderado Legal.

Artículo 208.- Recursos.- Contra las resoluciones y providencias que emita DGAC procederán los recursos previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 209.- Solicitudes Pendientes de Resolución. Las solicitudes presentadas ante la SOPTRAVI y DGAC, antes de la vigencia de la Ley, se tramitarán y resolverán de conformidad con la legislación anterior.

Artículo 210.- Es atribución exclusiva de la DGAC, resolver lo no contemplado en la Ley y este Reglamento, los usos y costumbres de las actividades de aviación civil.

Los procedimientos contemplados en este reglamento servirán de referencias para otro tipo de solicitudes que formule cualquier persona natural o jurídica ante la DGAC.

Artículo 211.- Las disposiciones de este Reglamento no impiden la emisión de otras normas reglamentarias que con posterioridad a este instrumento sean necesarias para la efectiva y debida aplicación de la ley".

SEGUNDO: El presente Reglamento y sus Anexos entrarán en vigencia el día de su publicación en "LA GACETA", Diario Oficial de la República.

Dado en Casa Presidencial, en la Ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, a los catorce días del mes de octubre de dos mil cinco.

ALBERTO DIAZ LOBO

Presidente Constitucional de la República, por Ley

El Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda

JORGE CARRANZA DIAZ

ANEXOS

DEFINICIONES

1. ACCIDENTE DE AVIACIÓN: Todo suceso relacionado con la utilización de la aeronave, que ocurre dentro de un período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, término durante el cual:

- a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado. Se incluyen en esta definición los accidentes con paracaídas y los ocasionados por el uso de grupos motopropulsores.

3. AERODINO: Toda aeronave que principalmente, se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

4. AERÓDROMO BASE: Aeródromo que cuenta con los servicios e instalaciones necesarias para la inspección, mantenimiento y abastecimiento de las aeronaves.

5. AERÓDROMO CERTIFICADO: Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

6. AERÓDROMO DE PRIMERA LINEA: Aeródromo cercano a las aéreas de labores, habilitado únicamente para el despegue y aterrizaje de las aeronaves y utilizando de una manera circunstancial o transitoria.

7. AERÓDROMOS INTERNACIONALES: Aquellos designados por el Estado como puntos de entrada y salida al territorio nacional y donde se llevan acabo las formalidades de aduana, migración, sanidad pública, cuarentena agrícola y otras fiscalizaciones similares.

8. **AERÓDROMOS NACIONALES MUNICIPALES:** Son aquellos pertenecientes al Estado destinados única y exclusivamente al tráfico interno o sea el que se circunscriben a los límites del territorio nacional.
9. **AERÓDROMOS PRIVADOS:** Los que son construidos por una persona natural o jurídica destinados única y exclusivamente al tráfico interno o sea el que se circunscribe a los límites del territorio nacional.
10. **AEROPLANO (AVION):** Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que deriva su sustentación en vuelo, principalmente de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanezcan fijas en determinadas condiciones de vuelo.
11. **AEROSTATO:** Toda aeronave que principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.
12. **ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR):** Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.
13. **ALTERACIÓN:** Cambio en la esencia o forma de una cosa. Ej. Cambio apreciable en la constitución de un tipo de estructuras, motor o hélice; visos de falsedad en declaraciones medicas.
14. **ALTERACIÓN MAYOR:** Aquella que origina en la aeronave cambios apreciables en su peso, equilibrio, resistencia de la estructura primaria, funcionamiento de las plantas motopropulsoras, características de vuelo o cualesquiera otras que afecten a su aeronavegabilidad; o aquella que para efectuarse requiere accesorios o componentes no aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.
15. **ALTURA ELIPSOIDAL (altura geodésica):** La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.
16. **ALTURA ORTOMÉTRICA:** Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.
17. **AREA DE ESPERA:** Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.
18. **APLICAR:** Acción de aplicar, desde una aeronave en vuelo una sustancia líquida.
19. **APROXIMACIONES PARALELAS DEPENDIENTES:** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.
20. **APROXIMACIONES PARALELAS INDEPENDIENTES:** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.
21. **ÁREA DE APROXIMACIÓN FINAL Y DE DESPEGUE (FATO):** Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de performance I, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.
22. **ÁREA DE MANIOBRAS:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
23. **ÁREA DE MOVIMIENTO:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
24. **ÁREA DE SEGURIDAD (En helipuertos):** Área definida en torno a la FATO, que está despejada de obstáculos, salvo los que sean necesarios para la navegación aérea y destinada a reducir el riesgo de daños de los helicópteros que accidentalmente se desvíen de la FATO.
25. **ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA):** Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.
26. **ÁREA DE SEÑALES:** Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.
27. **ÁREA DE TRABAJOS:** Parte de un aeropuerto en que se están realizando trabajos de mantenimiento o construcción.
28. **ÁREA DE TOMA DE CONTACTO Y DE ELEVACIÓN (TLOF):** Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.
29. **ÁREA FUERA DE SERVICIO:** Parte del área de movimiento no apta y no disponible para el tránsito de aeronaves.
30. **AUTORIDAD DE REGISTRO DE MARCA COMUN:** La autoridad que mantiene el registro no nacional o, cuando sea apropiado, la parte del mismo en la que se inscriben las aeronaves de un organismo internacional de explotación.
31. **AVION O AEROPLANO:** Aerodino propulsado mecánicamente, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

32. **AVISO:** Comunicación, anuncio o notificación efectuada en operación efectuadas a las aeronaves o desde las mismas, dentro del espacio aéreo hondureño.
33. **BALIZA:** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.
34. **BARRETA:** Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.
35. **CALIDAD DE LOS DATOS:** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfacerán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.
36. **CALLE DE RODAJE:** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:
- a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
 - b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
 - c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan, virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.
42. **CALLE DE RODAJE AEREO (HELIPUERTOS):** Trayectoria definida sobre la superficie destinada al rodaje aéreo de los helicópteros.
43. **CALLE DE RODAJE EN TIERRA PARA HELICÓPTEROS:** Calle de rodaje en tierra destinada únicamente a helicópteros.
44. **CATEGORÍA DE AERONAVE:** Clasificación de las aeronaves de acuerdo a las características especificadas, por ejemplo: aeroplano, planeador, helicóptero.
45. **CERTIFICADO DE AERÓDROMO:** Certificado otorgado por la autoridad competente de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos.
46. **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 la Ley y este Reglamento 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.
47. **CERTIFICADO DE MATRÍCULA:** Documento extendido por la DGAC civil hondureña o su similar extranjera, mediante el cual se da por establecida la nacionalidad de una aeronave.
48. **CERTIFICADO MEDICO:** Documento oficial que acredita la aptitud física y mental del solicitante, otorgado conforme a la regulación respectiva, por médicos facultados para ello por la DGAC.
49. **COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE:** Piloto responsable del manejo y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.
50. **COMISION INVESTIGADORA:** Conjunto de personas responsables de la organización, dirección y control de una investigación o encuesta.
51. **COMPONENTE:** Parte constitutiva de una aeronave o de un equipo aeronáutico.
52. **COPILOTO:** Piloto titular de una licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.
53. **DECLINACIÓN DE LA ESTACIÓN:** Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.
62. **DESIGNADORES:** Grupo de clave, formulado de acuerdo con las disposiciones descritas por la OACI asignado a lugares, Empresas explotadoras de aeronaves, entidades oficiales y de servicio aeronáutico.
63. **DIRECCIÓN GENERAL:** Es la Dirección General de Aeronáutica Civil, (DGAC).
64. **DIRIGIBLE:** Aeróstato propulsado mecánicamente.
65. **DISPOSICIONES DE AERONÁUTICA CIVIL:** Directivas, notas o circulares emitidas por la DGAC, con el objeto de aclarar, especificar o determinar aspectos específicos en materia de aviación.
66. **DISTANCIAS DECLARADAS:** Se entenderán como tales las siguientes:
- a) Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

- b) Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- c) Distancia de aceleración parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
- d) Distancia de aterrizaje disponible (LDA) la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

67. DISTANCIA DECLARADAS - HELIPUERTOS: Se entenderán como tales las siguientes:

- a) Distancia de despegue disponible (TODAH) la longitud del área de aproximación final y de despegue más la longitud de la zona libre de obstáculos para helicópteros (si existiera), que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen el despegue.
- b) Distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH). La longitud del área de aproximación final y de despegue que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros de Clase de performance I completen un despegue interrumpido.
- c) Distancia de aterrizaje disponible (LDAH) La longitud del área de aproximación final y de despegue más cualquier área adicional que se ha declarado disponible y adecuada.
- d) Para que los helicópteros completen la maniobra de aterrizaje a partir de una determinada altura.

68. ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO: La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

69. ENCUESTA: Proceso que tiene por objeto determinar las causas probables de un accidente o incidente, incluyendo la redacción del informe pertinente.

70. ENTRENADOR (SIMULADOR) DE VUELO: Dispositivo usado para la enseñanza y entrenamiento para tripulantes de vuelo, que reproduce a escala natural los elementos esenciales del puesto de mando de un avión, incluido los instrumentos para volar a ciegas, y con el cual se pueden simular en tierra las condiciones de vuelo.

71. 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.

72. ESTADO DE MATRICULA: El Estado en cuyo registro está inscrita la aeronave.

73. ESTRUCTURA: Distribución, orden y enlace de las partes de un todo; la totalidad de la aeronave con la excepción de los grupos moto-propulsores (motores y hélices).

74. EXACTITUD: Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real. En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en términos de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición verdadera con un nivel de probabilidad definido.

75. EXPEDIR UNA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (visto bueno): Certificar que el trabajo de inspección y mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con los métodos prescritos en los manuales de mantenimiento, para lo cual se firmara la conformidad de mantenimiento (v.b.).

76. FARO AERONÁUTICO: Luz aeronáutica de superficie, visible en todos los azimutes ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

77. FARO DE AERÓDROMO: Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

78. FARO DE IDENTIFICACIÓN: Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

79. FIABILIDAD DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN: La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.

80. FRANJA DE CALLE DE RODAJE: Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

81. FRANJA DE PISTA: Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista.
- b) Proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

83. FRECUENCIA: Entiéndase por los días considerados para efectuar la operación de una ruta determinada.

84. GEOIDE: Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la tierra que coincide con el nivel medio del mar en calma y su prolongación continental. El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.

85. **GIROAVION:** Aerodino propulsado mecánicamente, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.
86. **GIROPLANO:** Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.
87. **GLOBO:** Aerostato no propulsado mecánicamente.
88. **HABILITACION:** Autorización inscrita en una licencia y que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.
89. **HELICÓPTERO:** Aeronave más pesada que el aire propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo, principalmente a reacciones aerodinámicas sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
90. **HELI PLATAFORMA:** Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.
91. **HELIPUERTO:** Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.
92. **HELIPUERTO DE SUPERFICIE:** Helipuerto emplazado en tierra o agua.
93. **HELIPUERTO ELEVADO:** Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.
94. **INCIDENTE DE AVIACIÓN:** Todo suceso relacionado con la utilización de la aeronave, que no llega a ser un accidente, y que afecta o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
95. **INDICADOR DE SENTIDO DE ATERRIJAZE:** Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.
96. **INFRACCIÓN:** Violación de las normas jurídicas contenida en la Ley de Aeronáutica Civil, sus Reglamentos o Regulaciones.
97. **INSPECTOR AERONÁUTICO:** Es aquella persona que ejerciendo su autoridad por delegación del Director General, tiene facultades legales y regulatorias para detener y retener en tierra a una aeronave que por su condición mecánica no está aeronavegable, así mismo podrá suspender de sus obligaciones al personal de vuelo que no porte consigo la documentación vigente y actualizada.
98. **INSTRUCCIÓN AUTORIZADA:** Programa de instrucción autorizado por la DGAC., pero no se efectúa bajo la supervisión de ésta, ni goza de privilegio alguno.
99. **INSTRUCCIÓN RECONOCIDA:** Programa especial de instrucción, aprobado y supervisado por la DGAC., impartido por instituciones e instructores debidamente autorizados.
100. **INSTRUCTOR:** Persona facultada por la DGAC. para impartir la enseñanza y vigilar, ya sea el aprendizaje de determinados conocimientos aeronáuticos o la adquisición de cierta pericia en el manejo de las aeronaves o del equipo con estas relacionado.
101. **INTEGRIDAD:** (Datos aeronáuticos) grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.
102. **INTENSIDAD EFECTIVA:** La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación.
103. **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; sometiéndose a las formalidades establecidas en la Ley, según el tipo de contrato. Tratándose de aeronaves hondureñas deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.
104. **INTERSECCIÓN DE CALLES DE RODAJE:** Empalme de dos o más calles de rodaje.
105. **INVESTIGACIÓN:** Reunión de manera ordenada de la información sobre los hechos relacionados con un incidente o accidente de aviación.
106. **INVESTIGADOR ENCARGADO:** Persona responsable de la organización, dirección y control de una investigación.
107. **IRREGULARIDADES:** Se considera como irregularidad de Operación:
 - a) El retraso en la salida de un vuelo comercial itinerario de más de 30 minutos;
 - b) El regreso al punto de partida sin haber alcanzado el punto de destino o un punto alternativo;
 - c) El aterrizaje en un aeródromo que no está previsto en el Plan de Vuelo;
 - d) Cuando la irregularidad ocasiona una fase de emergencia (Incertidumbre, alerta, peligro, se considerará como un incidente).

107. **ITINERARIO:** Término técnico-aeronáutico que incluye las rutas, frecuencias, equipos y horarios locales de cada país.
108. **LA DIRECCIÓN:** Es la Dirección General de Aeronáutica Civil o DGAC.
109. **LA LEY:** Es la Ley de Aeronáutica Civil.
110. **LETRERO:** Se entiende como tal:
- a) Letrero de mensaje fijo: Letrero que presenta solamente un mensaje.
 - b) Letrero de mensaje variable: Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.
111. **LONGITUD DEL CAMPO DE REFERENCIA DEL AVIÓN:** La longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión prescrito por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.
112. **LUCES DE PROTECCIÓN DE PISTA:** Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.
113. **LUZ AERONÁUTICA DE SUPERFICIE:** Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.
114. **LUZ ESTROBOSCOPICA:** Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.
115. **LUZ FIJA:** Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.
116. **MANTENIMIENTO:** Operación de preservación de las aeronaves que no requiere trabajos completos de montaje, cambio de motores y hélices, inspección, revisión, reparación, conservación de estructuras, motores, hélices y accesorios incluyendo la reposición de piezas.
117. **MARCA COMUN:** Marca asignada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a la autoridad de registro de marca común, cuando esta matrícula aeronaves de un organismo internacional de explotación sobre una base que no sea nacional.
118. **MARGEN:** Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.
119. **MATERIAL INCOMBUSTIBLE:** Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.
120. **MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN:** Persona que tiene asignadas ciertas funciones dentro de una aeronave en vuelo, sean o no éstas esenciales para la operación de la misma.
121. **MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO:** Miembro de la tripulación, titular de la licencia correspondiente, a quien se confían obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.
122. **NÚMERO DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES (ACN):** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.
- El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico; normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.
123. **OBJETO FRANGIBLE:** Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.
124. **OBSTÁCULO:** Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.
125. **OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ARO):** La cual ha sido creada de recibir informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y planes de vuelo a presentarse antes de la salida de aeronaves.
126. **ONDULACIÓN GEOIDAL:** La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.
- Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

127. OPERACIONES PARALELAS SEGREGADAS:

Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

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

129. ORNITOPTERO: Aerodino que, principalmente, se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.

130. PERMISO DE VUELOS AGRICOLAS: Es un documento personal e intransferible, otorgado por el Estado de Honduras a través de una resolución dictada por la Dirección General, de conformidad con la Ley y este Reglamento, que autoriza a un particular o a una empresa, nacional o extranjera, a operar en determinadas zonas, servicios de aviación Agrícola.

131. PERMISO ESPECIAL: Acto mediante el cual la DGAC, previo cumplir los requisitos y pagar los derechos correspondientes, concede Autorización a personal técnico extranjero para que ejerza actividades aeronáuticas remuneradas en aeronaves con matrícula hondureña, a falta de Personal Técnico Hondureño preparado para ejercer dichas funciones.

132. PILOTAR: Manipular los mandos de una aeronave durante el período que se define como tiempo de vuelo.

133. PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE: Piloto designado por el explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y responsabilidad de la operación segura de un vuelo.

134. PISTA: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

135. PISTA DE DESPEGUE: Pista destinada exclusivamente a los despegues.

136. PISTA DE VUELO POR INSTRUMENTOS: Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

a) Pista para aproximaciones que no sean de precisión. Pista de vuelo por instrumentos servida por ayudas visuales y una ayuda no visual que proporciona por lo menos guía direccional adecuada para la aproximación directa

b) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS y por

ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión no inferior a 60 m. (200 pies) y con una visibilidad de no menos 800 m. o con un alcance visual en la pista no inferior a 550m.

c) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma.

i. Destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 30 m.(100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 200 m.

ii. Destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 15 m. (50 ft) o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 200 m. pero no inferior a 50 m.

iii. Destinada a operaciones sin altura de decisión y sin restricciones de alcance visual en la pista.

Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.

137. PISTA DE VUELO VISUAL: Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos visuales para la aproximación.

138. PISTA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN: Véase Pista de vuelo por instrumentos.

139. PISTAS CASI PARALELAS: Pistas que no se cortan pero cuyas prolongaciones de ellas forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos.

140. PISTAS PRINCIPALES: Pistas que se utilizan con preferencia a otras siempre que las condiciones lo permitan.

141. PLANEADOR: Aeronave sin motor, más pesada que el aire y con estructura de avión que se sustenta y avanza aprovechando solamente las corrientes atmosféricas.

142. 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.

143. **PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS:** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos, cuyo objeto consiste en establecer una interfaz entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.
144. **PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE:** Área designada en una plataforma para el estacionamiento de una aeronave.
145. **PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE HELICÓPTEROS:** Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros y, en caso de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.
146. **PUNTO:** Es una ciudad nombrada, o no en la ruta otorgada.
147. **PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA:** Punto designado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos, un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.
148. **PUNTO DE ESPERA EN LA VÍA DE VEHÍCULOS:** Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.
149. **PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO:** Punto destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.
150. **PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO:** Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.
151. **PUNTO INTERMEDIO:** Es un punto situado fuera de los territorios del Estado otorgante y del Estado receptor, pero situado entre los mismos.
152. **RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONAUTICAS (AFTN):** Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos, dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes entre las estaciones fijas aeronáuticas que se encuentran dentro de la red.
153. **REFERENCIA GEODÉSICA:** Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema / marco de referencia mundial.
154. **REGULACIONES AERONÁUTICAS CIVILES DE HONDURAS (RAC):** 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.
155. **RENOVACIÓN DE LICENCIA:** Acto que deben realizar ante la DGAC. los titulares de licencias aeronáuticas, una vez transcurrido el período de vigencia, otorgados a partir de la fecha de emisión de la misma, previo pago de los derechos correspondientes.
156. **REPARACIÓN:** Restablecimiento del funcionamiento seguro y eficiente de cualquier parte de una aeronave que haya sido averiada o deteriorada.
157. **REPARACIÓN MAYOR:** Aquella que se realiza después de un accidente o falla mecánica de importancia que afecte considerablemente la aeronavegabilidad de la aeronave; o aquella que para efectuarse requiere accesorios o componentes aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.
158. **REPOSICIÓN DE LICENCIA:** Acto mediante el cual el titular de una licencia, por la pérdida o extravío de la misma, solicita a la DGAC., le emita una nueva, que estará sujeta a las mismas condiciones que figuraban en la anterior, previo pago de los derechos correspondientes.
159. **REVALIDACIÓN DE LICENCIA:** Es el derecho que tiene todo Personal Técnico para que se le emita una nueva licencia, en virtud de haber caducado y no haber ejercido actividades Aeronáuticas durante un período de tiempo indefinido, debiendo satisfacer los requisitos de experiencia reciente establecidos en el RAC-LPTA, y que a juicio de la Dirección General existe el convencimiento de que los poseedores de las mismas mantienen su competencia, previo pago de los derechos correspondientes.
160. **REVISIÓN GENERAL:** Operaciones de mantenimiento preventivo que se ejecutan en las aeronaves y demás equipo aeronáutico al llegar al límite de horas de trabajo señalados por el fabricante o por la autoridad competente para cada componente o accesorio.
161. **RUTA:** Designación de un punto de origen, destino y puntos intermedios determinados en el territorio del Estado otorgante y otro u otros Estados.
162. **RUTA DE DESPLAZAMIENTO AÉREO:** Ruta definida sobre la superficie destinada al desplazamiento en vuelo de los helicópteros.
163. **SALIDAS PARALELAS INDEPENDIENTES:** Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

164. **SEGURIDAD:** Es la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.
165. **SEÑAL:** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.
166. **SEÑAL DE IDENTIFICACIÓN DE AERÓDROMO:** Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.
167. **SERVICIOS AEREOS INTERNACIONALES NO REGULARES:** Es el servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijas. Opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en el territorio nacional, la entrada o la salida de los puntos en territorio nacional deben efectuarse en aeródromos internacionales y se clasifica en Charter, Taxi Aéreo y Vuelos Especiales.
168. **SERVICIOS AEREOS INTERNACIONALES REGULARES:** Es el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, sujeto a un Certificado de Explotación otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijas, así como las tarifas registradas y los horarios autorizados. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben realizarse en aeródromos de categoría internacional.
169. **SERVICIOS AEREOS NACIONALES NO REGULARES:** Es el servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijas. Opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en Charter, Taxi Aéreo y Vuelos Especiales.
170. **SERVICIOS AEREOS NACIONALES REGULARES:** Es el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, sujeto a un Certificado de Explotación otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijas, así como las tarifas registradas y los horarios autorizados. La entrada o salida de los puntos deberán estar dentro del territorio nacional y este derecho se concede exclusivamente a empresas aéreas hondureñas, según lo establecido en el Art. 106 de la Ley de Aeronáutica Civil.
171. **SERVICIO DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA:** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.
172. **SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS):** La misma recibirá, originará, cotejará, ensamblará, editará, formateará, publicará y almacenarán los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea en el espacio aéreo hondureño, así como aquellas áreas fuera de dicho espacio, en que el Estado sea responsable de brindar servicios de tránsito aéreo. La información aeronáutica se publicará como documentación íntegra (AIP, AIC, NOTAM).
173. **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD:** Sistema para la gestión de la seguridad en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador de aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos, y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.
174. **TARIFA:** El precio que ha de cobrarse por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo). Documento que contiene los precios y las condiciones que un transportista o agente presenta (en forma electrónica o impresa) al público en general.
175. **TAXIAÉREO:** Es el servicio de transporte aéreo público de pasajeros, carga y correo en forma combinada o de carga exclusiva, realizado con aeronaves de un peso máximo de despegue de hasta 5.700 kilogramos de conformidad con el certificado tipo de la aeronave.
176. **TIEMPO DE CONMUTACIÓN: (Luz).** El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.
177. **TIEMPO DE ENTRENADOR:** Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un dispositivo mecánico aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
178. **TIEMPO DE INSTRUCCIÓN CON DOBLE MANDO:** Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto a bordo de la aeronave.

179. **TIEMPO DE SERVICIO:** Es el tiempo aplicable a los tripulantes de Cabina de Mando y Cabina de Pasajeros que permanecen bajo las ordenes del Operador y que consiste en una (1) hora antes del despegue de la aeronave hasta 30 minutos después del aterrizaje y parada completa de la aeronave.
180. **TIEMPO DE VUELO:** Tiempo total transcurrido desde que una aeronave se mueve por su propia fuerza con el objeto de despegar hasta el momento en que se detiene al terminar el vuelo.
181. **TIEMPO DE VUELO EN PLANEADOR:** Tiempo total de vuelo, ya sea a remolque o no, desde el momento en que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta el momento en que se detiene al terminar el vuelo.
182. **TIEMPO DE VUELO EN PLANEADOR REMOLCADO:** El tiempo total de remolque por un avión, desde el momento en que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta el momento en que se suelta del dispositivo de remolque.
183. **TIEMPO DE VUELO POR INSTRUMENTOS:** Tiempo durante el cual un piloto conduce una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.
184. **TIEMPO DE VUELO SOLO:** Tiempo de vuelo durante el cual el piloto es el único ocupante de la aeronave.
185. **TIEMPO MÁXIMO DE EFECTIVIDAD:** Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).
186. **TIPO DE AERONAVE:** Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.
187. **UMBRAL:** Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.
188. **UMBRAL DESPLAZADO:** Umbral que no está situado en el extremo de la pista.
189. **VERIFICACIÓN POR REDUNDANCIA CÍCLICA (CRC):** Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.
190. **VÍA DE VEHÍCULOS:** Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.
191. **VUELO CHARTER:** Es el realizado en base a un contrato de "fletamento aeronáutico", por el cual se compromete la capacidad total o parcial de una aeronave para el transporte de pasajeros, carga y correo en forma combinada o de carga exclusiva, sea o no utilizada dicha capacidad, por un precio denominado flete.
192. **VUELO DE TRAVESIA:** vuelo que se realiza entre un punto de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales media una distancia no menor de cincuenta (50) kilómetros.
193. **VUELO DIURNO:** Vuelo que se realiza fuera del período que se ha definido como "noche".
194. **VUELOS ESPECIALES:** Son aquellas operaciones adicionales realizadas por los explotadores de servicio de transporte aéreo regular, dentro de las rutas previamente autorizadas, para atender la demanda circunstancial de tráfico. Estos vuelos no podrán constituir una serie, que puede reconocerse como sistemática, sin que puedan ser anunciados al público.
195. **VUELO FERRY:** Vuelo no remunerado el cual se realiza para fines de emplazamiento u otros, bien sea por razones de mantenimiento o simple traslado.
196. **VUELO IFR:** Vuelo que se efectúa de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.
197. **VUELO ITINERADO:** Vuelo regular, ajustado a un horario publicado para el transporte de pasajeros o carga que se lleva a cabo entre dos o más puntos dentro o fuera del espacio aéreo hondureño que son siempre los mismos.
198. **VUELO NOCTURNO:** Vuelo que se realiza dentro del período que se ha definido como "noche".
199. **VUELO POR INSTRUMENTOS:** Vuelo durante el cual el piloto de una aeronave conduce a ésta solamente por medio de los instrumentos de abordó sin referencia a puntos externos.
200. **VUELO REMOLCADO:** Vuelo durante el cual un planeador es remolcado por un avión.
201. **VUELO SOLO:** Vuelo durante el cual el piloto es el único ocupante de la aeronave.

202. **VUELO VFR:** Vuelo que se efectúa de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

203. **ZONA DE PARADA:** Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves después de abortar un despegue.

204. **ZONA DESPEJADA DE OBSTÁCULOS (OFZ):** Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea.

205. **ZONA DE TOMA DE CONTACTO:** Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

206. **ZONA DE VUELO CRÍTICA DE RAYOS LÁSER (LCFZ):** Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo pero fuera de la LFFZ en que la irradiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

207. **ZONA DE VUELO SIN RAYOS LÁSER (LFFZ):** Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause interrupciones visuales.

208. **ZONAS DE VUELO PROTEGIDAS:** Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

209. **ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS:** Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

SIGLAS

ACN	Número de Clasificación de Aeronaves
AFFF	Agente Formador de Espuma de Pélcula Acuosa
ARTN	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas
AIC	Circulares de Información Aeronáutica
AIP	Información de Publicaciones Aeronáuticas

AIS	Sistema de Información Aeronáutica
ASDA	Distancia Disponible de Aceleración Parada
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo
ARO	Oficina de Notificación de Servicio de Tránsito Aéreo
CG	Centro de Gravedad
CO	Certificado Operativo
COA	Certificado de Operador Aéreo
COCESNA	Corporación Nacional de Servicios de Navegación Aérea
CRC	Verificación por Redundancia Cíclica
DEG	Derecho Especial de Giro
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
FATO	Área de Aproximación Final y de Despegue
IBIS	Manual sobre el Sistema de Notificación de los Choques con Aves
ILS	Sistema de Aterrizaje por Instrumento (Instrument landing systems)
LCFZ	Zona de Vuelo Crítica de Rayos Láser
LDA	Distancia de Aterrizaje Disponible
LDAH	Distancia de Aterrizaje Disponible - Helipuerto
LFFZ	Zona de Vuelo sin Rayos Láser
LPTA	Licencia al Personal Técnico Aeronáutico
MLS	Sistema Microhonda de aterrizaje (Microwave landing systems)
NFPA	Asociación Nacional de Protección a Fuego
NFPA30	Código de Líquido Inflamable y Combustible
NFPA 409	Norma sobre Hangares para Aeronaves
NOTAM	Aviso
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OFZ	Zona Despejada de Obstáculos
PCN	Número de Clasificación de Pavimentos
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Honduras
RAN	Registro Aeronáutico Nacional
RESA	Área de Seguridad de Extremo de Pista
RTODAH	Distancia de Despegue Interrumpido Disponible - Helipuertos
RVR	Alcance Visual en la Pista
SEI	Salvamento y Extinción de Incendios
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
TLOF	Área de Toma de Contacto y de Elevación
TODA	Distancia de Despegue Disponible
TODAH	Distancia de Despegue Disponible - Helipuerto
TORA	Recorrido de Despegue Disponible
VOR	Radiofaro Omnidireccional VHF
WGS-84	Sistema Geodésico Mundial - 1984