

**Poder Legislativo****DECRETO No. 119-2018****EL CONGRESO NACIONAL,**

**CONSIDERANDO:** Que la Constitución de la República en sus declaraciones señala que: “La persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado. Todos tienen la obligación de respetarla y protegerla”. Asimismo, la Constitución “Garantiza a los hondureños y extranjeros residentes en el país, el derecho a la inviolabilidad de la vida, a la seguridad individual, a la libertad, a la igualdad ante la Ley y a la propiedad”; en función de esas declaraciones y garantías constitucionales, el Artículo 287 de la Constitución de la República crea el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad.

**CONSIDERANDO:** Que el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad, mantiene entre otras atribuciones la de diseñar las políticas en materia de seguridad, defensa e inteligencia, armonizando las acciones entre los distintos operadores de esta materia a fin de garantizar el bien común, mismas que ejecuta por intermedio de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII).

**CONSIDERANDO:** Que la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII) en el ejercicio de sus atribuciones mediante Acuerdo No. DNII-008-2014 de fecha 11 de julio del año 2014, creó la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), siendo ratificada por el

Presidente de la República en Consejo de Secretarios de Estado mediante Decreto Ejecutivo No. PCM-053-2014 de fecha 22 de agosto de 2014, publicado en el Diario Oficial “La Gaceta”, el día 25 de Agosto del mismo año, en el que a partir de su vigencia y por razones de interés y seguridad nacional asume a través de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), las competencias y atribuciones que en materia de seguridad aeroportuaria fueran otorgadas a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ahora Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC).

**CONSIDERANDO:** Que el Estado de Honduras es suscriptor del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y de sus Anexos, dentro de los cuales propende que los Estados deben implementar políticas de Seguridad de la Aviación, adoptando normativas que deriven del Anexo 17 y de los métodos recomendados descritos en dicho Anexo.

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

**CONSIDERANDO:** Que el Estado de Honduras deviene obligado a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional y para alcanzar tales objetivos debe contar con una Ley que contenga procedimientos, mecanismos, regulación y sanción a fin de salvaguardar la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

**CONSIDERANDO:** Que los actos de interferencia ilícita pueden ocurrir en tierra como en vuelo, por lo que se hace imprescindible que el Estado cuente con los mecanismos necesarios de vigilancia aérea para contribuir a la mayor seguridad del espacio aéreo nacional, la disuasión y el control de vuelos ilegales y la prevención de actos ilícitos que puedan afectar la navegación aérea.

**CONSIDERANDO:** Que de conformidad con el Artículo 205, Atribución 1) de la Constitución de la República, es potestad del Congreso Nacional: crear, decretar, interpretar, reformar y derogar las leyes.

**POR TANTO,**

## **D E C R E T A**

**La siguiente:**

### **“LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE HONDURAS”**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1.- ALCANCE JURÍDICO.** La presente Ley es de orden público y establece las bases jurídicas,

orgánicas y funcionales que regulan la Seguridad de la Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo nacional.

**ARTÍCULO 2.- SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.** Para los fines de la presente Ley y de las actividades reguladas por la misma, se debe entender como “Seguridad de la Aviación Civil” las acciones tendientes a asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general; así como las aeronaves, los aeropuertos y aeródromos, la infraestructura e instalaciones que brinden servicio a la aviación, contra los actos de interferencia ilícita y otros actos, perpetrados en tierra o en el aire, lo anterior sin perjuicio de preservar la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional durante sus operaciones normales.

Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

#### **ARTÍCULO 3.- EL ESTADO COMO GARANTE DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.**

El Estado de Honduras garantiza la Seguridad de la Aviación Civil a través de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), en coordinación con instituciones públicas con competencias parciales en la misma; para tal efecto deviene obligado a emitir reglamentaciones que contengan procedimientos, mecanismos, programas y sanciones a fin de salvaguardar la seguridad de las operaciones, proporcionando protección contra los actos de interferencia ilícita, atentados contra la seguridad de aeronaves, de sus usuarios y bienes transportados en las mismas u otros que conforman parte de la infraestructura

aeroportuaria, cometidos por personas o asociación de personas.

Para el logro de los objetivos de este Artículo además de emitir y promulgar las normas referidas, debe cumplirse y aplicarse normas internas existentes, así como los principios jurídicos del Derecho Internacional y en los Tratados y Convenios Internacionales, suscritos, ratificados y adheridos por el Estado de Honduras.

**ARTÍCULO 4.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.** Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que participan en la estructura de la Seguridad de Aviación Civil; explotadores de aeronaves, explotadores de aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, proveedores de seguridad, organismos de inteligencia, autoridad policial y otras autoridades encargadas de hacer cumplir la Ley, tienen el deber de acatar en forma irrestricta las disposiciones contenidas en la presente Ley, así como en los Programas de Seguridad de la Aviación Civil.

**ARTÍCULO 5.- ENTES REGULADORES.** Son entes reguladores en materia de Seguridad de la Aviación Civil:

- 1) El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad;
- 2) La Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII); y,
- 3) La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA).

**ARTÍCULO 6.- DEFINICIONES.** Para los efectos de la presente Ley se entiende como:

**1) ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA:** Son Actos o tentativas destinados a comprometer la Seguridad de la Aviación Civil, los siguientes:

- a) Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- b) Destrucción de una aeronave en servicio;
- c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves, en los aeropuertos y/o aeródromos;
- d) Intrusión por la fuerza a bordo de aeronaves, en los aeropuertos y/o aeródromos o en el recinto de una instalación aeroportuaria;
- e) Introducción a bordo de aeronaves, en los aeropuertos y/o aeródromos, de armas, de artefactos o sustancias, peligrosos con fines criminales;
- f) Uso de aeronaves en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; y,
- g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra o, la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Lo anterior es sin perjuicio, de las definiciones establecidas en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, el Artículo 2 del Protocolo para la Represión

de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos, Código Penal de Honduras y cualquier otra relacionada.

- 2) **ADMINISTRADORA DE AEROPUERTOS:** Es el ente estatal o la persona natural o jurídica no estatal titular de una concesión relacionada con actividades de aviación civil, el cual está obligado a cumplir con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión, Anexos y Modificaciones.
- 3) **AERONAVES DEL ESTADO:** Las que cumplen una función pública: militar, aduanera o policial.
- 4) **AEROPUERTOS INTERNACIONALES:** Todo aeropuerto destinado por el Estado en cuyo territorio está situado como puesta de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, migración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.
- 5) **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL (AHAC):** Institución de Seguridad Nacional, ente desconcentrado de la Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional (SEDENA), encargada de dictar las normas, ejercer la supervisión y vigilancia sobre todas las actividades relacionadas a la aviación civil.
- 6) **AUTORIDAD COMPETENTE EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN:** Es la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) dependiente de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII)

designada para que dentro de su administración sea encargada de elaborar y aplicar normas, métodos recomendados, medidas preventivas y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

- 7) **CONDICIONES DE SEGURIDAD:** Son las condiciones de seguridad que habrá de mantener el Estado en los aeropuertos y/o aeródromos, por intermedio de sus órganos o instituciones de seguridad. Tales condiciones deben ser conforme a las normas hondureñas establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- 8) **CONVENIO DE CHICAGO:** Es el Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito en la Ciudad de Chicago, Estados Unidos de América, del que Honduras es parte, el cual contiene el marco general o la codificación del Derecho Aeronáutico Internacional Público y la constitución de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- 9) **DIRECTIVA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL:** Documento emitido por la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), con el objetivo de implementar medidas y procedimientos necesarios para la Seguridad de la Aviación Civil y cuyo cumplimiento debe ser obligatorio.
- 10) **DIVISIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:** Autoridad competente en Seguridad de la Aviación, dependiente de la

Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII).

**11) FACILITACIÓN:** Es la aplicación de las normas y procedimientos, para agilizar los trámites en materia de seguridad, necesarios con el fin de minimizar las demoras operacionales y administrativas en la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, equipajes y carga aérea, de conformidad con el Anexo nueve (9) del Convenio de Aviación Civil Internacional.

**12) INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.** Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil por una línea aérea, un aeropuerto y/o aeródromo u, otro organismo encargado de la Seguridad de la Aviación.

**13) PARTE AERONÁUTICA:** Área de movimiento de un aeropuerto y/o aeródromo y, de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

**14) PARTE PÚBLICA:** Área de un aeropuerto y los edificios a los que tiene acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

**15) PERSONA PERTURBADORA:** Una persona que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto y/o aeródromo, a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto y/o aeródromo, o de los miembros de la tripulación,

por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto y/o aeródromo o a bordo de la aeronave, así como que contravenga la Ley de Policía y Convivencia Social.

**16) PASAJEROS INSUBORDINADOS:** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;

b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;

c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o de la seguridad de sus ocupantes;

d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y,

- e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.
- 17) PLAN DE CONTINGENCIA:** Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos, así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan independiente o incluirse como parte del plan de gestión de crisis.
- 18) PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC):** Es el documento de Seguridad de la Aviación Civil dirigido a la aplicación de las normas y los métodos recomendados del Anexo diecisiete (17) “SEGURIDAD” del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la Seguridad de la Aviación Civil, que contienen los anexos, otros documentos y convenios relacionados en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- 19) SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN:** Combinación de medidas y recursos humanos y materiales encaminados a proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

**ARTÍCULO 7.- JURISDICCIÓN.** El ámbito jurisdiccional de la presente Ley se extiende a los aeropuertos y/o aeródromos del país, así como a las diferentes áreas, zonas, partes e instalaciones que prestan servicios a la aviación civil, aeronaves en tierra y en vuelo.

Comprende a toda persona natural o jurídica, que ingrese u opere en aeropuerto y/o aeródromo y haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto y/o aeródromo o, que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, aeronáutica o no aeronáutica, desarrollada en el mismo en lo que a la Seguridad de la Aviación Civil se refiere.

**ARTÍCULO 8.-SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN AERONAVES.** Para los efectos de la presente Ley toda aeronave civil que se encuentre en el territorio hondureño o sobrevuele el mismo, así como su tripulación, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades hondureñas.

Se deben someter a las leyes y jurisdicción hondureña, el conocimiento de las causas que versen sobre los hechos ocurridos, los actos jurídicos y actos y/o intentos de interferencia ilícita realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave de matrícula hondureña en el territorio hondureño y sus aguas jurisdiccionales, o donde ningún Estado ejerza soberanía.

Igualmente, quedan sometidos a la jurisdicción y leyes hondureñas, los hechos ocurridos, los actos jurídicos,

actos y/o intentos de interferencia ilícita y los delitos cometidos a bordo de las aeronaves con matrícula hondureña durante el vuelo de éstas sobre territorio extranjero, a menos que aquellos sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero Subyacente.

Asimismo, quedan sometidos a la jurisdicción y leyes hondureñas, los hechos, los actos jurídicos, actos y/o intentos de interferencia ilícita y los delitos cometidos en aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio hondureño y sus aguas jurisdiccionales, cuando atenten contra la Seguridad de la Aviación Civil o el orden público del Estado hondureño y de las personas domiciliadas en el.

**ARTÍCULO 9.- AERONAVES DE ESTADO.** Los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la Seguridad de la Aviación Civil que involucren aeronaves de Estado, de Estados extranjeros, quedan sometidos a las normas aplicables del derecho internacional.

**ARTÍCULO 10.- JERARQUÍA LEGAL.** La actividad de la Seguridad de la Aviación Civil se rige por la Constitución de la República de Honduras, por los Tratados y Convenios Internacionales suscritos, ratificados y adheridos por el Estado de Honduras, por la presente Ley, su Reglamento de aplicación, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y las Directivas de Seguridad de la Aviación Civil.

**ARTÍCULO 11.- ADOPCIÓN DE NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS.** El Estado de

Honduras puede adoptar cualquier norma o método de Seguridad de la Aviación Civil recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de conformidad a lo prescrito en el Convenio de Chicago.

**ARTÍCULO 12.- CONVENIOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON LA AVIACIÓN CIVIL.** Las entidades públicas y privadas involucradas en la aviación civil deben dictar las disposiciones complementarias que permitan la correcta aplicación de convenios internacionales relacionadas con ésta, firmados y ratificados por Honduras.

## CAPÍTULO II

### ATRIBUCIONES DE LOS ENTES REGULADORES DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

**ARTÍCULO 13.- EL CONSEJO NACIONAL DE DEFENSA Y SEGURIDAD.** Son atribuciones del Consejo Nacional de Defensa y Seguridad aquellas contempladas dentro de la Ley del Consejo Nacional de Defensa y Seguridad.

**ARTÍCULO 14.- LA DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN E INTELIGENCIA.** Además de las contenidas en la Ley del Consejo Nacional de Defensa y Seguridad y, en la Ley de Inteligencia Nacional, la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII), en materia de Seguridad de la Aviación Civil es responsable de:

- 1) Ejecutar a través de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) las políticas públicas que en materia de Seguridad de la Aviación Civil dicte el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad;
- 2) Proponer para la aprobación del Poder Ejecutivo los reglamentos en materia de Seguridad de la Aviación previa anuencia del Consejo Nacional de Defensa y Seguridad;
- 3) Aprobar las reformas o enmiendas del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), debiendo informar al Presidente de la República;
- 4) Aprobar el Programa Nacional de Control de Calidad (PNCC), el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil (PNISAC) y el Programa Nacional de la Carga Aérea (PNCA), entre otros, que le fuere presentados por la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA);
- 5) Gestionar los recursos financieros, materiales y humanos necesarios para mantener activos y fortalecidos los servicios de Seguridad de Aviación Civil, para la supervisión y fiscalización de las operaciones de seguridad aeroportuaria;
- 6) Aprobar el organigrama y estructura de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), tomando en consideración las recomendaciones que al respecto formule dicha División;
- 7) Nombrar, suspender y sustituir la persona que ejercerá la jefatura y subjefatura de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA);
- 8) Nombrar, contratar, promover, trasladar, cancelar y destinar el personal propuesto por la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) de conformidad con los procedimientos legalmente y requerimientos técnicos establecidos;
- 9) Nombrar un asesor(a) técnico especialista en Seguridad de la Aviación Civil, cuyo propósito debe ser ejercer la supervisión de los procesos y actividades administrativas y operacionales de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA);
- 10) Nombrar un asesor(a) legal en Seguridad de la Aviación Civil, cuyo propósito debe ser velar que las actividades de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) se desarrollen en el marco jurídico aplicable;
- 11) Desarrollar actividades de investigación e inteligencia, integrando los Órganos de Seguridad del Estado, a fin de dar respuesta a los actos de interferencia ilícita para la adopción de nuevas medidas de seguridad;
- 12) Aprobar las tarifas a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos por emisión de carné, permisos, inspecciones, capacitación, revisión y aprobación de programas de seguridad y de instrucción, servicios de seguridad aeroportuaria y evaluaciones de seguridad;
- 13) Presidir el Comité Nacional de Seguridad del Transporte Aéreo (CONASTA); y,

14) Demás responsabilidades que se establezcan en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

### **CAPÍTULO III**

#### **AUTORIDAD COMPETENTE EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

**ARTÍCULO 15.- LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (DSA).** Es la autoridad competente en Seguridad de la Aviación en Honduras, cuya misión es la de prevenir actos de interferencia ilícita y realizar operaciones especiales de vigilancia, control, inspección, registro e interdicción con el propósito de identificar y combatir la comisión de delitos en las actividades aeroportuarias, así como identificar, corregir irregularidades en los procesos de la aviación civil nacional e internacional con el fin de neutralizar sus efectos sobre la seguridad del Estado y de las personas dentro del irrestricto respeto a la Ley y los Derechos Humanos, debiendo enmarcar sus actuaciones dentro de los límites que establecen la Constitución de la República, los Tratados y Convenios Internacionales que el Estado de Honduras a suscrito, ratificado y adherido, la presente Ley, su Reglamento y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). De acuerdo a estas facultades, puede emitir Directivas de Seguridad en la Aviación Civil (DSAC) para normar la Seguridad de la Aviación Civil en Honduras.

La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe contar con los departamentos necesarios para garantizar

el funcionamiento eficaz de las operaciones de Seguridad de la Aviación Civil.

**ARTÍCULO 16.- COMPETENCIAS.** Son competencias de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) las siguientes:

- 1) Ejecutar las políticas de Seguridad de la Aviación Civil y de seguridad nacional que dicte el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad a través de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII);
- 2) Velar por el estricto cumplimiento de la presente Ley, su Reglamento y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC);
- 3) Cumplir con las obligaciones derivadas de los Convenios o Tratados Internacionales suscritos, ratificados y adheridos por el Estado de Honduras en materia de Seguridad de la Aviación Civil;
- 4) Formular y proponer planes, programas o proyectos a sus superiores que fortalezcan la institución, garanticen el cumplimiento de los estándares y desarrollen en forma sistemática el capital humano en tema de competencia; y,
- 5) Elaborar, aplicar, mantener actualizado y revisar el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil (PNSAC) y demás programas con arreglo a las disposiciones del Anexo diecisiete (17) y/u otros Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional.

**ARTÍCULO 17.- DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN.**

La Dirección y Administración de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), debe estar a cargo de un(a) Jefe de División y un(a) Sub-Jefe, nombrados por el(la) Director(a) Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII).

**ARTÍCULO 18.- REQUISITOS.** Para ser Jefe(a) o Sub-Jefe (a) de División se requiere:

- 1) Ser hondureño por nacimiento;
- 2) Mayor de treinta (30) años y en pleno ejercicio de sus derechos civiles;
- 3) Profesional universitario con título aprobado por el Consejo de Educación Superior de Honduras;
- 4) Con experiencia mínima de cinco (5) años en Seguridad de Aviación Civil;
- 5) De reconocida honorabilidad e idoneidad;
- 6) No tener antecedentes en materia penal y de familia;
- 7) No tener cuentas pendientes con el Estado;
- 8) Gozar de buena salud física y mental;
- 9) No tener procesos judiciales contra el Estado y otros que se establezcan; y,
- 10) Demás establecidas por la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII).

**ARTÍCULO 19.- INHABILITACIONES.** No pueden ser nombrados Jefe(a) o Sub Jefe (a) de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA):

- 1) Las personas que sean socios de empresas de transporte aéreo comercial o que tengan interés económico, financiero, vínculos o empleo subordinado remunerado con empresas Aeronáuticas;
- 2) Los que directa o indirectamente sean concesionarios del Estado en el sector; y,
- 3) Los cónyuges y los parientes del Presidente de la República y de los Designados(as) a la Presidencia, de los Secretarios y Subsecretarios de Estado, del Director y Directora Adjunto(a) de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII) dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.

**ARTÍCULO 20.-** El(la) Jefe(a) y Sub-Jefe(a) de la División de Seguridad Aeroportuaria deben cesar en sus funciones por las causas siguientes:

- 1) Incapacidad o negligencia manifiesta o incumplimiento grave de sus funciones;
- 2) Sentencia judicial condenatoria firme por causa penal;
- 3) Morosidad comprobada con la Hacienda Pública;
- 4) Disposición del Director Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII);

- 5) Renuncia; y,
- 6) Muerte.

**ARTÍCULO 21.-** El(la) Jefe(a) de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII) debe aprobar la estructura técnica y administrativa de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), estableciendo los departamentos que sean necesarios para su funcionamiento de conformidad con la presente Ley y su Reglamento.

**ARTÍCULO 22.- ATRIBUCIONES DEL JEFE DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (DSA).** Son atribuciones del Jefe de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) las siguientes:

- 1) Representar a la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA);
- 2) Ejecutar los actos propios para alcanzar los objetivos de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) en el marco de las competencias señaladas en el Artículo 16 de la presente Ley;
- 3) Velar por el fiel cumplimiento de tratados y convenios suscritos por Honduras en materia de seguridad de la Aviación Civil, la presente Ley y su Reglamento;
- 4) Realizar las acciones correspondientes sobre el personal a su cargo por pérdida de confianza siempre y cuando tenga el sustento y causa justificada que ponga en peligro la seguridad de la aviación;

- 5) Informar periódicamente al Director(a) de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII) sobre toda la actividad de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) a fin de establecer nuevos mecanismos de seguridad; y,
- 6) Las demás que le sean conferidas en el Reglamento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 23.- INFORME.** La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe enviar anualmente un informe completo de las actividades a la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII), que debe ser puesto en conocimiento del Consejo Nacional de Defensa y Seguridad (CNDS) para ser incluido en el informe de ésta al Congreso Nacional. Tal informe debe contener los estudios y datos compilados que se consideren de valor en las resoluciones de problemas relacionados con el desarrollo y la Seguridad de la Aviación Civil, junto con las recomendaciones de reformas y adiciones a la legislación vigente.

**ARTÍCULO 24.- PRESUPUESTO:** Para el cumplimiento de sus funciones la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) cuenta con un presupuesto integrado por:

- 1) La partida que se le asigne en el Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la República por intermedio de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII);
- 2) Los recursos provenientes de las contribuciones así como las cargas públicas, de acuerdo a sus

necesidades y que deben ser aprobadas por el Poder Legislativo;

- 3) Los fondos provenientes de las sanciones pecuniarias establecidas en la presente Ley;
- 4) Los que provengan de las tarifas, contribuciones, sanciones y derechos que se causen por gestiones administrativas tales como: emisión de carnés, permisos, inspecciones, aprobación de programas, certificaciones de personal de los explotadores aéreos, servicios de seguridad aeroportuaria y evaluaciones de seguridad; y,
- 5) Los fondos provenientes de las tarifas de seguridad establecidos por la Ley, aplicadas a los pasajeros en los aeropuertos internacionales.

**ARTÍCULO 25.- ASEGURAMIENTO DEL RECURSO FINANCIERO.** El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad (CNDS) y la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII), tienen la responsabilidad de asegurarse de que la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) cuente con los recursos financieros suficientes para la implementación de la presente Ley, su reglamento, del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil (PNSAC) y demás programas de seguridad para la aviación civil.

#### CAPÍTULO IV

##### **COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO (CONASTA)**

**ARTÍCULO 26.- COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO**

(CONASTA). El Comité Nacional de Seguridad del Transporte Aéreo (CONASTA), es el organismo de consulta y asesoría de la autoridad competente en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil (PNSAC), debe estar conformado por los representantes del Estado y de la industria Aeronáutica, actuando estos últimos ad honorem, cuando se requiera.

Su composición, funciones y responsabilidades deben estar contempladas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

#### CAPÍTULO V

##### **PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**ARTÍCULO 27.- PROGRAMA NACIONAL DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC).**

El Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) establece las responsabilidades y tareas conducentes a garantizar la Seguridad de la Aviación Civil, es de obligatorio cumplimiento para los organismos e instituciones públicas y privadas que participan en la actividad Aeronáutica Civil de manera directa o indirecta.

**ARTÍCULO 28.- PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNCC).**

El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil

(PNCC) establece las medidas de control, las técnicas y actividades de vigilancia empleadas para evaluar el sistema de Seguridad de la Aviación Civil.

**ARTÍCULO 29.- PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNISAC).** El Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) tiene como objeto proporcionar un marco para la selección, instrucción y certificación del personal encargado de la Seguridad de la Aviación Civil y determinando las diversas responsabilidades; asimismo establece las responsabilidades relacionadas con la instrucción que corresponden a todas las entidades que se encargan de aplicar las medidas de seguridad descritas en el Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

**ARTÍCULO 30.- FACULTAD DE APROBAR Y MODIFICAR EL PROGRAMA NACIONAL DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC), PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNCC), EL PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNISAC) Y OTROS PROGRAMAS NACIONALES.** El(la) Director(a) Nacional de Investigación e Inteligencia a propuesta de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), tiene la facultad potestativa de aprobar, incorporar las modificaciones y actualizaciones del Programa

Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa Nacional de Control Calidad (PNCC), el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y otros Programas Nacionales; para su vigencia debe ser publicado el Acuerdo de aprobación en el Diario Oficial “La Gaceta”, reservándose el contenido de dichos programas por razones de seguridad nacional, distribuyéndose únicamente entre las partes que mantienen funciones dentro de los mismos.

**ARTÍCULO 31.- VIGENCIA DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS (PSA), PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LOS EXPLOTADORES AÉREOS (PSE) Y OTROS.** El(la) Jefe(a) de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) en el ejercicio de sus atribuciones, tendrá facultades para aprobar y ordenar la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de los Aeropuertos (PSA), los Programas de Seguridad de los Explotadores Aéreos (PSE), los Programas de Seguridad de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación y los Programas de Seguridad de otros proveedores de servicios en los aeropuertos ubicados en territorio nacional.

**ARTÍCULO 32.- MEDIDAS CORRECTIVAS.** El(la) Jefe(a) de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) en el ejercicio de sus atribuciones debe disponer las medidas cautelares y/o correctivas necesarias en coordinación con las autoridades competentes, incluyendo la suspensión de las operaciones aeroportuarias y aeronáuticas a toda persona natural o jurídica que

ejerza procedimientos de Seguridad de la Aviación, cuando de manera fehaciente se confirme que se ha cometido violaciones a las reglamentaciones nacionales y documentos conexos en materia de la Seguridad de la Aviación que pongan en alto riesgo el Sistema de Seguridad de la Aviación Civil y de Seguridad Nacional.

El(la) Jefe(a) de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), por intermedio de sus inspectores nacionales de control de calidad, pueden suspender la operación de una aeronave nacional y/o extranjera cuando existan indicios racionales y fehacientes que vulneren la Seguridad de la Aviación Civil; lo anterior es sin perjuicio de que se revoque tal acción cuando el operador demuestre o en su caso corrija, que ha cumplido con los procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.

## CAPÍTULO VI

### ENTES RESPONSABLES EN EL SISTEMA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

**ARTÍCULO 33.-** Los Organismos del Estado involucrados están obligados a cumplir con lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Las entidades del Estado y sus dependencias que por su jurisdicción tienen responsabilidades en la Seguridad de la Aviación Civil, son las siguientes:

- 1) Consejo Nacional de Defensa y Seguridad;
- 2) Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional;

- 3) Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad;
- 4) Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII);
- 5) Ministerio Público (MP);
- 6) Instituto Nacional de Migración (INAM);
- 7) Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC); y,
- 8) Cualquier otro organismo que se encuentre vinculado con la Seguridad de la Aviación.

**ARTÍCULO 34.-** Las Instituciones Privadas que realizan actividades en los aeropuertos u aeródromos están obligadas a cumplir con lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y en las demás disposiciones regulatorias que se emitan para asegurar la eficacia de la normativa de Seguridad de la Aviación Civil; tienen responsabilidades en la Seguridad de Aviación Civil:

- 1) Administradoras de los Aeropuertos y/o Aeródromos;
- 2) Explotadores Aéreos;
- 3) Operadores de Plataformas Comerciales y de aviación general;
- 4) Compañías de suministro de artículos para servicios en vuelo y de las provisiones a bordo;

- 5) Compañías de suministro de limpieza de aeronaves e instalaciones en Aeropuertos y/o Aeródromos;
- 6) Compañías de Seguridad y Compañías de la Aviación Civil; y,
- 7) Cualquier otra que se encuentre vinculada con la Seguridad de la Aviación Civil.

**ARTÍCULO 35.-** Todo pasajero que pretenda transportarse por vía aérea debe permitir ser inspeccionado junto con su equipaje de mano y de bodega por el personal de seguridad de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) en los puestos de control, caso contrario se les debe impedir el acceso a las áreas de embarque; quedando exento las personalidades que se establecen en el Programa Nacional de la Seguridad de Aviación Civil (PNSAC), así como aquellos que establezca el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad mediante resolución.

El Comandante de la aeronave tiene facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que atente contra la Seguridad de la Aviación.

Los pasajeros considerados perturbadores o insubordinados pueden ser impedidos de realizar vuelos vía aérea. Para tal fin, los explotadores deben informar a la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) dichos sucesos y ésta debe llevar un control de los mismos.

La prohibición del transporte aéreo de pasajeros perturbadores o insubordinados puede ser decidida por el explotador aéreo.

## CAPÍTULO VII

### AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES

**ARTÍCULO 36.-** Los Aeródromos y Aeropuertos Civiles son instalaciones estratégicas dentro del Sistema de Seguridad Nacional.

**ARTÍCULO 37.-** La Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos Civiles del País está sujeta al control normativo de la División de Seguridad Aeroportuaria.

**ARTÍCULO 38.-** Los Aeropuertos Civiles deben reunir los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que sean necesarios para la aplicación de medidas de seguridad del Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y el Programas de Seguridad de los Aeropuertos (PSA); y la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) dictaminará sobre el diseño y la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas que se realicen en los aeropuertos existentes estableciendo si cumplen o no con los estándares exigidos que en materia de Seguridad y Aviación Civil concierne.

**ARTÍCULO 39.-** La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe garantizar que el uso de los Aeródromos sea de acuerdo al propósito de su construcción a efecto de impedir actividades ilícitas. La División de Seguridad

Aeroportuaria (DSA) debe recomendar medidas correctivas o, en su caso, el cierre de los Aeródromos que representen peligro para la seguridad nacional.

### **CAPÍTULO VIII**

#### **RÉGIMEN LABORAL DEL PERSONAL DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (DSA)**

**ARTÍCULO 40.-** El régimen profesional y laboral de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe estar regulado bajo la normativa establecida en el Reglamento de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII).

**ARTÍCULO 41.-** El personal de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe portar las armas adecuadas para las zonas establecidas para el correcto desempeño de sus deberes y dar cumplimiento a la normativa internacional en materia de seguridad y aviación civil y leyes nacionales.

### **CAPÍTULO IX**

#### **FALTAS Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS APLICABLES A LAS PERSONAS NATURALES Y/O JURÍDICAS RELACIONADAS CON LA AVIACIÓN CIVIL.**

### **SECCIÓN I**

#### **ÓRGANO COMPETENTE**

**ARTÍCULO 42.- ÓRGANO COMPETENTE PARA IMPONER LAS SANCIONES.** La División de

Seguridad Aeroportuaria (DSA) es el órgano competente para imponer las sanciones administrativas aplicables a personas naturales o jurídicas por la comisión de las faltas previstas en la presente Ley, Programas y su Reglamento.

**ARTÍCULO 43.- AMONESTACIÓN.** El Jefe de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) puede imponer sanciones administrativas o pecuniarias por violaciones a la presente Ley, su Reglamento, Programas y Directivas de Seguridad, a excepción de aquellas violaciones a casos que no sean de su competencia según establece el Artículo 16 de la presente Ley.

Las sanciones se deben aplicar dependiendo de la gravedad de las infracciones y las consecuencias para la Seguridad de la Aviación Civil. Cuando al iniciar un proceso administrativo por comisión de infracción, previo a la aplicación de una sanción, la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe advertir al infractor para que enmiende el motivo de sanción; este criterio se debe aplicar si al iniciar el expediente se detecta que no existe mérito suficiente para continuar el proceso sancionatorio.

**ARTÍCULO 44.- CRITERIO PARA APLICAR UNA SANCIÓN.** Al determinar el tipo y la medida apropiada de la sanción a aplicarse, debe considerarse: La naturaleza de la infracción, si fue deliberada o si fue sin una mala intención, el peligro posible o real para la seguridad de la aviación civil, nivel de responsabilidad del infractor, su registro de infracciones, actitud respecto a la infracción, incluyendo si reveló voluntariamente la infracción y si

adoptó alguna medida para corregirla y la consecuencia de la sanción como disuasión para otros en situaciones similares.

El procedimiento administrativo para el conocimiento de las faltas aeroportuarias, debe ser fijado por el Reglamento respectivo.

## SECCIÓN II

### FALTAS Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

#### **ARTÍCULO 45.- CLASIFICACIÓN DE FALTAS.**

Las faltas se clasifican en leves, graves y muy graves, las cuales deben ser sancionadas de conformidad con lo establecido en la presente Ley, sin perjuicio de otras que puedan ser incluidas en el futuro por recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que es el organismo internacional o por autoridad competente. Dichas sanciones se establecerán con apego a la regulación internacional, con base a los Derechos Especiales de Giro de conformidad a la tasa de cambio del Banco Central de Honduras (BCH).

**ARTÍCULO 46.- FALTAS LEVES.** Se debe imponer multa de cien (100) a trescientos (300) Derechos Especiales de Giro, por la comisión de aquellas faltas que se consideran leves, en los casos siguientes: siendo éstas:

- 1) La violación del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación de Seguridad Civil (PNISAC) y normativa relacionada a éste, por parte del

personal que labora en las instalaciones aeroportuarias relacionados con la instrucción necesaria para el personal contratado;

- 2) La contratación del personal para laborar en las instalaciones aeroportuarias sin la acreditación o autorización por parte de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) en aplicación de sus reglamentos;
- 3) La inobservancia de obligaciones formarles o documentales en el cumplimiento de los reglamentos de programas de seguridad aeroportuaria;
- 4) No remitir la documentación que corresponda a la División de Seguridad Aeroportuaria dentro de los plazos, formatos y demás condiciones establecidos en los diferentes programas y demás normativas de seguridad de la aviación civil;
- 5) No respetar las normas de conductas en un Aeropuerto y/o Aeródromo o a bordo de una aeronave; y,
- 6) No acatar las instrucciones del personal del Aeropuerto o de los miembros de la tripulación.

**ARTÍCULO 47.- FALTAS GRAVES:** Se debe imponer multa de Trecientos uno (301) a Setecientos (700) Derechos Especiales de Giro, por la comisión de aquellas faltas que se consideran graves, en los casos siguientes:

- 1) La reincidencia de una falta leve;
- 2) Agredir verbal y/o físicamente por consiguiente perturbando el orden y la disciplina en el Aeropuerto y/o Aeródromo o a bordo de la aeronave;

- 3) La violación de los procedimientos para la aplicación de las normas, disposiciones y medidas de seguridad;
- 4) Incumplir los requerimientos que en materia de seguridad disponga la Autoridad Competente; y,
- 5) Incumplimiento de Programa de Seguridad del Aeropuerto, Programa de Seguridad del Explotador y Programa de Seguridad de la Empresa Abastecedora de Servicios Especiales que perjudiquen la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

**ARTÍCULO 48.- FALTAS MUY GRAVES:** Se debe imponer multa de Setecientos Uno (701) a Tres Mil (3000) Derechos Especiales de Giro, la comisión de aquellas faltas que se consideran muy graves, en los casos siguientes:

- 1) La reincidencia de una falta grave;
- 2) La divulgación de información relacionada a las capacidades o deficiencias del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil;
- 3) Operar sin tener el programa de seguridad correspondiente autorizado por la autoridad competente;
- 4) Realizar operaciones y actividades sobre zonas donde las operaciones hayan sido limitadas, suspendidas o prohibidas de acuerdo a las disposiciones legales vigentes;

- 5) Emitir informes o documentos falsos;
- 6) Por comunicación a sabiendas de informes falsos, transporte de explosivos, armas y otros artefactos peligrosos, poniendo con ello en peligro la seguridad de la aviación civil; y,
- 7) Introducir y/o permitir que se transporten armas, artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos y en general toda mercancía peligrosa sin cumplir con las disposiciones correspondientes y/o sin contar con su autorización respectiva.

## CAPÍTULO X

### ASPECTOS PROCESALES

#### SECCIÓN I

#### PROCEDIMIENTO

**ARTÍCULO 49.-** El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones y el conocimiento de los recursos administrativos, son los establecidos en la presente Ley y su Reglamento de aplicación.

**ARTÍCULO 50.-** El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa es independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas de naturaleza penal, en tal sentido, la imposición de una sanción por falta administrativa no excluye la aplicación de una sanción penal.

**ARTÍCULO 51.-** En la persecución e investigación de las infracciones relativas a la Seguridad de la Aviación

Civil y de la Seguridad Nacional, la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe auxiliar en todas las actuaciones al Ministerio Público (MP).

## SECCIÓN II

### RECURSOS ADMINISTRATIVOS

**ARTÍCULO 52.-** Cualquier persona natural o jurídica que resulte afectada por decisiones administrativas impuestas por la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), puede ejercer contra dichas sanciones, los recursos y términos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

## SECCIÓN III

### RECURSO DE APELACIÓN

**ARTÍCULO 53.-** El Recurso de Apelación se debe presentar ante la División de Seguridad Aeroportuaria y éste lo debe remitir a la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII) para su decisión, junto con el expediente y su informe, en el plazo de cinco (5) días hábiles.

El plazo para la interposición del recurso debe ser de quince (15) días hábiles a partir del día siguiente de la notificación de la resolución.

**ARTÍCULO 54.-** Contra las resoluciones que dicte la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia

(DNII) desestimando el Recurso de Apelación, procederá el Recurso de Reposición.

La Reposición puede pedirse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al de la notificación del acto impugnado.

**ARTÍCULO 55.-** La Resolución del Recurso de Reposición pondrá fin a la Vía Administrativa.

## CAPÍTULO XI

### SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y

#### FACILITACIÓN

**ARTÍCULO 56.- APLICACIÓN DEL CONVENIO DE CHICAGO.** Los criterios de Seguridad de la Aviación Civil deben ser aplicados en armonía con los criterios de facilitación establecidos en aplicación al Convenio de Chicago y viceversa. La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) y la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), deben armonizar criterios al emitir normas que regulen estas materias.

**ARTÍCULO 57.- CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD.** La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) debe procurar que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demora en las actividades de aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

**CAPÍTULO XII****DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS**

**ARTÍCULO 58.-** Lo no contemplado en la presente Ley, se debe resolver conforme a la normativa internacional, lo que disponga la reglamentación respectiva y los usos y costumbres en materia de seguridad y de aviación civil.

**ARTÍCULO 59.- REGLAMENTACIÓN.** La Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII), a través de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), debe proceder a la reglamentación de la presente Ley, en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario a partir de su entrada en vigencia.

**ARTÍCULO 60.-** El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los días del mes de del dos mil dieciocho.

**MAURICIO OLIVA HERRERA**  
PRESIDENTE

**JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA**  
SECRETARIO

**SALVADOR VALERIANO PINEDA**  
SECRETARIO

**Al Poder Ejecutivo**

**Por Tanto: Ejecútese.**

Tegucigalpa, M.D.C., 15 de enero de 2018.

**JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO**  
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO  
DE DEFENSA NACIONAL  
**FREDY SANTIAGO DÍAZ ZELAYA**