



**CORPORACION
CENTROAMERICANA
DE SERVICIOS DE NAVEGACION
AEREA**

**AIC
A 129/20**

TEL : (504) 2275 7090
(504) 2283 4750
(504) 2283 4770
(504) 2275 7110

AFS : MHTGNYX
Email : ais_pub@cocesna.org
URL : www.cocesna.org/ais.php

SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA

APARTADO POSTAL NO.660
TEGUCIGALPA, M.D.C.

Publicado el 09 OCT 2020

Efectivo a partir de 09 OCT 2020

GEN

— LA AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL EN COORDINACIÓN CON EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE HONDURAS HACE DEL CONOCIMIENTO A TODA LA AVIACIÓN COMERCIAL Y GENERAL A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL, Y DEMÁS USUARIOS DE LA “LEY DE PROTECCION DE LA SOBERANIA DEL ESPACIO AEREO”, PUBLICADA CON FECHA 24 DE MAYO DEL 2020, EN EL DIARIO OFICIAL “LA GACETA” NO.35, 263.

PODER LEGISLATIVO

DECRETO NO. 54-2020

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que el Artículo 12 de 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”.

CONSIDERANDO: Que Honduras es parte de diversas convenciones en materia de aviación civil internacional, como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago) y el Convenio Para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil de 1971 (Convenio de Montreal). Estas convenciones y el derecho internacional aplicable reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio y que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en el caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de estas.

CONSIDERANDO: Que el Convenio de Chicago establece que, para los fines del Convenio, se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

CONSIDERANDO: Que bajo el Convenio de Chicago, Honduras se reserva el derecho de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de ciertos artículos, siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación, o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras reafirme su compromiso a los Convenios de Chicago y Montreal que han sido suscritas y ratificadas en beneficio de la humanidad, al igual que su legislación interna que implementa dichos convenios.

CONSIDERANDO: Que la Ley de Protección de la Soberanía del Espacio Aéreo vigente fue aprobada mediante Decreto No. 347-2013 del 17 de enero de 2014, publicado en el Diario Oficial “La Gaceta” de fecha 3 de marzo de 2014, Edición No. 33,369.

CONSIDERANDO: Que de conformidad el artículo 205 Atribución 1) de la Constitución de la República, es del Congreso Nacional: Crear, decretar, interpretar, reformar y derogar las leyes.

POR TANTO,

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE PROTECCIÓN DE LA SOBERANÍA DEL ESPACIO AÉREO.

ARTÍCULO 1.- Esta Ley tiene por objeto establecer las normas, reglas y procedimientos que se seguirán para la ubicación, identificación, rastreo, interceptación y señalización a través de disparos de advertencia utilizando municiones que contengan cartuchos trazadores de aeronaves que son razonablemente sospechosas de estar dedicándose principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.

ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES. Para los efectos de esta Ley:

- a) Se considerará que una aeronave se encuentra “ **en vuelo** ”, desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.
- b) Se considerará que una aeronave se encuentra “ **en servicio** ”, desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al literal a) del presente artículo.
- c) El término “ **interceptación** ” significa el acto por parte de una aeronave del Estado de Honduras de acercarse a una aeronave y permanecer cerca de ella, con el fin de identificarla y, en caso necesario, hacerla regresar a su ruta planificada; dirigirla fuera de los límites del espacio aéreo de Honduras, escoltarla fuera del espacio aéreo restringido, prohibido o peligroso; o darle instrucciones para que aterrice.
- d) El término “ **aeronave civil** ” se refiere a cualquier aeronave que no es operada por o bajo la dirección militar, gubernamental o por cualquier otra autoridad pública, aun cuando esta haya sido determinada de estar dedicándose principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.
- e) El término “ **Programa Soberanía Aérea Hondureña (PSAH)** ” se refiere al programa del Estado de Honduras para la implementación de la presente Ley, al igual que la implementación de procedimientos y regulaciones relacionados con la ubicación, identificación, rastreo, interceptación y señalización a través de disparos de advertencia de las aeronaves que son razonablemente sospechosas de estar dedicándose principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.
- f) El término “ **traza** ” se refiere a la indicación visual, en formas simbólicas, en una presentación de la situación, de la posición de una aeronave.
- g) El término “ **traza de interés** ” se refiere a una aeronave que es candidata para la aplicación de medidas conforme al **PSAH**.
- h) El término “ **legítima defensa** ” se refiere al uso proporcional de la fuerza en contra de una aeronave civil por parte de un funcionario del Estado o de una autoridad competente de Honduras, que razonablemente cree que la aeronave o su tripulación representa una amenaza inminente de daño físico grave para sí mismo o para otros y que ninguna alternativa razonablemente segura disipe esa amenaza.
- i) El término “ **Fase I** ” se refiere a la interceptación de una aeronave y al establecimiento de comunicaciones con esta a través del uso de comunicación por radio o señales visuales, y ordenando a la aeronave interceptada a aterrizar en la pista adecuada más cercana.
- j) El término “ **Fase II** ” se refiere al uso de disparo de advertencia como medida de señal, utilizando municiones que contengan cartuchos trazadores, para asegurarse de que el piloto se entere de que ha sido interceptado.

ARTÍCULO 3.- Todas las aeronaves que pretendan ingresar o sobrevolar el espacio aéreo nacional deben cumplir con las disposiciones del Reglamento del Aire contenido en el Anexo 2 del Convenio de Chicago vigente para Honduras y la legislación interna aplicable.

ARTÍCULO 4.- En la aplicación de la **PSAH**, los servidores públicos, empleados gubernamentales o cualquier otra persona que actúe en nombre del Estado de Honduras cumplirán de manera consecuyente y estricta a los procedimientos de seguridad establecidos en el Anexo 2 del Convenio de Chicago, y a cualquier disposición pertinente sobre la interceptación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como al Manual Sobre Interceptación de Aeronaves Civiles.

ARTÍCULO 5.- Cuando la Fuerza Aérea Hondureña detecte o sea informado de una aeronave de interés dicha Fuerza procederá a clasificar la aeronave de acuerdo a la información obtenida sobre esta de todas las fuentes razonablemente disponibles. El Comandante de la Fuerza Aérea Hondureña, para determinar si la aeronave es razonablemente sospechosa de estar dedicándose principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito y antes de autorizar la Fase I, considerará los criterios de clasificación siguientes:

- a) Si la aeronave no presentó el plan de vuelo requerido.
- b) Si la aeronave está volando inexplicablemente fuera de la ruta designada en su plan de vuelo aprobado.
- c) Si la aeronave no está usando el código de transpondedor asignado.
- d) Si la aeronave está volando a una altitud inexplicablemente baja.
- e) Si la aeronave está volando de noche sin luces.
- f) Si la aeronave tiene en la cola un número de registro falso o no tiene número de registro.
- g) Si las ventanas de la aeronave están oscurecidas.
- h) Si se ajusta la descripción física de la aeronave a la descripción de una aeronave utilizada previamente en el tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.
- i) Si existen datos de inteligencia que indiquen que la aeronave se dedica principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.
- j) Si la aeronave está volando sin permiso en una zona de exclusión aérea, si la hay.
- k) Si la aeronave está estacionada de noche sin permiso en una pista de aterrizaje no vigilada.
- l) Si han fracasado todos los intentos de identificar la aeronave.
- m) Si la aeronave no ha respondido inexplicablemente a todos los intentos de comunicación.
- n) Si la aeronave ha hecho caso omiso a las órdenes de la Fuerza Aérea Hondureña.
- o) Si se han arrojado objetos desde la aeronave.
- p) Si hay información que existen sospechas razonables de que la aeronave se dedica principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.
- q) Si existe información alguna que indique que no existen sospechas razonables de que la aeronave se dedica principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.

ARTÍCULO 6.- La Fuerza Aérea Hondureña no deberá entrar en la Fase I ni en la Fase II en los casos siguientes:

- a) Si existe indicio de que a bordo de la aeronave viajan personas que no participan intencionalmente en el tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito;
- b) La aeronave puede ser razonablemente identificada como aeronave conduciendo operaciones comerciales o como aeronave que no es civil;
- c) Cuando la aeronave está operando según un plan de vuelo autorizado por las autoridades hondureñas de tránsito aéreo, o del país donde se originó el vuelo, siempre que el plan no contenga información falsa y la aeronave no se haya desviado, sin justificación, significativamente del plan del vuelo;
- d) Se cree razonablemente que el piloto de una aeronave está incapacitado. Esta disposición no aplica si existen suficientes motivos para concluir que la supuesta incapacidad está siendo usado para engañar y así evadir la aplicación de la PSAH; o,
- e) Se cree razonablemente que la aeronave ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita o su piloto parezca estar coaccionado, salvo que la aeronave represente una amenaza inminente para personas que estén fuera de la misma. Lo dispuesto en este párrafo no se aplica si existen razones suficientes para concluir que el supuesto acto de interferencia ilícita o coacción está siendo usado para engañar y así evadir la aplicación de la PSAH.

Si cualquier servidor público o empleado gubernamental del Estado de Honduras tuviere motivos para creer que se cumplen una o más de esas condiciones, la interceptación se suspenderá inmediatamente. Sin embargo, estos procedimientos no impedirán a la Fuerza Aérea Hondureña que trate de identificar y seguir esas categorías de aeronaves a través de contacto por radio, identificación visual u otros medios.

ARTÍCULO 7.- Si el Comandante de la Fuerza Aérea Hondureña determina, en atención a lo dispuesto en el Artículo 5 de esta Ley, que la aeronave es razonablemente sospechosa de estar dedicándose principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito, y si la aeronave se encuentra en el espacio aéreo sobre el territorio continental de Honduras o dentro de los veintidós punto dos (22.2) kilómetros de la costa hondureña, podrá autorizar la Fase I.

ARTÍCULO 8.- En caso de que el piloto en comando de la aeronave interceptora informe que una aeronave razonablemente sospechosa de estar dedicándose al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito no cumple la orden de aterrizar emitida por la aeronave interceptora, dicho piloto solicitará autorización para el inicio de Fase II.

ARTÍCULO 9.- Una vez que se hayan agotado los procedimientos y las medidas progresivas estipuladas en la presente Ley y sus reglamentos de aplicación, y si se sospecha de forma razonable que la aeronave se dedica principalmente al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito no cumple la orden de aterrizar emitida por la aeronave interceptora, el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas puede aprobar o rechazar la solicitud de iniciar la Fase II después de evaluarla y verificar que todos los procedimientos requeridos se han seguido.

ARTÍCULO 10.- Durante la ejecución de Fase II, el piloto en comando de la aeronave interceptora deberá observar lo siguiente:

- a) No disparará los tiros de advertencia sin antes haber solicitado y recibido la autorización para tal efecto del Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.
- b) Previo a proceder al disparo de advertencia, advertirle a la aeronave interceptada, utilizando los procedimientos de comunicaciones por radio de la OACI y frecuencias apropiadas, que los disparos de advertencia serán utilizados si la aeronave interceptada se rehúsa a obedecer las instrucciones.
- c) Hará todos los esfuerzos razonables para no impactar a la aeronave interceptada, a cualquier otra aeronave que se encuentre cerca, a personas o a inmuebles en tierra.

ARTÍCULO 11.- La Fase I y Fase II serán ejecutadas únicamente en el espacio aéreo sobre el territorio continental de Honduras o dentro de los veintidós punto dos (22.2) kilómetros de la costa hondureña.

ARTÍCULO 12.- Excepto en casos de legítima defensa, los servidores públicos, empleados gubernamentales o cualquier otra persona que actúe en nombre del Estado de Honduras no dañarán, destruirán, ni inhabilitarán ninguna aeronave civil que este en servicio, y no amenazarán con dañar, destruir, ni inhabilitar ninguna aeronave civil que esté en servicio.

ARTÍCULO 13.- La prohibición del uso de la fuerza o amenaza del uso de la fuerza en contra de aeronaves civiles en servicio excepto en casos de legítima defensa no excluye el ejercicio de la función de las fuerzas del orden en operativos realizados en tierra dirigidos a la tripulación de la aeronave o su cargamento durante los periodos de "en vuelo" o "en servicio"

Ninguna disposición de esta Ley ni limitará ni prohibirá a las fuerzas del orden exigir que la tripulación se entregue después del aterrizaje de una aeronave razonablemente sospechosa de estar dedicándose al tráfico ilícito de drogas o cualquier otro tipo de tráfico ilícito.

Ninguna disposición de esta Ley limitará a las fuerzas del orden el registro o la incautación de dicha aeronave y/o su cargamento. Esta Ley tampoco les prohíbe el uso de la fuerza letal contra una aeronave si están en peligro ante la resistencia armada por parte de la tripulación.

ARTÍCULO 14.- El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad, por razones de seguridad nacional, puede establecer zonas de exclusión aérea y regular el horario, altitud y otros aspectos relacionados con el vuelo de aeronaves en dichas zonas. Las regulaciones y prohibiciones descritas en los artículos precedentes en la presente Ley, incluyendo la prohibición de dañar, destruir, inhabilitar, o amenazar una aeronave civil, exceptuando los casos de legítima defensa, serán aplicables de igual manera para las zonas de exclusión aérea.

Los requisitos de uniformidad y publicidad contemplados en el Artículo 9 del Convenio de Chicago serán aplicados para cualquier zona de exclusión aérea que se establezca.

ARTÍCULO 15.- La Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional emitirá el Reglamento de aplicación de la presente Ley en el término de treinta (30) días después de la entrada en vigencia de la misma.

ARTÍCULO 16.- La presente Ley deroga el Decreto No. 347-2013 del 17 de enero de 2014, publicado en el Diario Oficial "La Gaceta" de fecha 3 de marzo de 2014, edición No. 33, 369, contenido de la Ley de Protección de la Soberanía del Espacio Aéreo.

ARTÍCULO 17.- El presente decreto entrará en vigencia a partir de del día de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, celebrado de manera Virtual, a los catorce días del mes de mayo del dos mil veinte.

GEN

The Honduran Civil Aviation Agency, in coordination with the Government of the Republic of Honduras, informs all commercial and general aviation at the national and international level, and other users of the “LAW FOR THE PROTECTION OF AIR SOVEREIGNTY”, published on the date May 24, 2020, in the Official Gazette "LA GACETA" No.35,263.

LEGISLATIVE POWER

DECREE No. 54-2020

THE NATIONAL CONGRESS,

WHEREAS: Article 12 of the Constitution of the Republic establishes that “the State exercises sovereignty and jurisdiction in the airspace and in the subsurface of its continental and island territory, maritime territory, contiguous zone, exclusive economic zone and continental shelf.”

WHEREAS : Honduras is party to several conventions on international civil aviation, such as the Convention on International Civil Aviation of 1944 (the “Chicago Convention”) and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation of 1971 (the “Montreal Convention”). These Conventions and applicable international law recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory and that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered.

WHEREAS: The Chicago Convention establishes that for purposes of the Convention, territory of a State includes the land areas and territorial waters adjacent to them that are under the sovereignty, dominion, protection or mandate of said State.

WHEREAS: Under the Chicago Convention, Honduras reserves the right to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of certain articles, provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed that may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

WHEREAS: The State of Honduras reaffirms its commitment to the Chicago and Montreal Conventions that in this matter have been signed and ratified on behalf of humanity, as well as its internal legislation implementing these conventions.

WHEREAS: The Law for the Protection of Air Space Sovereignty was approved via Decree No. 347-2013 on January 17, 2014, and was published in the Official Gazette, “La Gaceta,” on the date March 3, 2014, Edition No. 33,369.

WHEREAS: In accordance with Article 205 section 1) of the Constitution of the Republic, the National Congress has the power: to create, to decree, to interpret, to reform, and to repeal, the Laws.

THEREFORE,

IT IS DECREED:

The following:

LAW FOR THE PROTECTION OF AIR SOVEREIGNTY

ARTICLE 1.- This Law has as its objective to establish the norms, rules, and procedures that shall be followed for locating, identifying, tracking, intercepting, and signaling through use of warning shots using ammunition containing tracer rounds, aircraft that are reasonably suspected of being primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking.

ARTICLE 2.- DEFINITIONS – For the purpose of this law:

- a) An aircraft is considered to be **“in flight”** at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.
- b) An aircraft is **“in service”** from the beginning of preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.
- c) The term **“interception”** means the act by a State of Honduras aircraft of approaching and remaining near an aircraft, with the goal of identifying that aircraft, and, if necessary, directing it back to its planned route, directing it beyond the borders of Honduran airspace, escorting it out of restricted, prohibited, or dangerous airspace, or instructing it to land.
- d) The term **“civil aircraft”** means any aircraft that is not operated by, or under the direction of, a military, government, or other public authority, even when such aircraft is determined to be primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking.
- e) The term **“Honduran Air Sovereignty Program (HASP)”** means the State of Honduras' implementation program for this law as well as implementing regulations and procedures with respect to locating, identifying, tracking, intercepting, and signaling through use of warning shots, aircraft that are reasonably suspected of being primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking.
- f) The term **“track”** means the visual indication, in non-symbolic form, on a situation display of the position of an aircraft.
- g) The term **“track of interest”** means an aircraft that is a candidate for possible action by the HASP.
- h) The term **“legitimate defense”** means proportional use of force against a civil aircraft by a Honduran State officer or competent authority, who reasonably believes that the aircraft or its crew poses an imminent threat of serious physical harm to himself or others and that no reasonably safe alternative would dispel that threat.
- i) The term **“Phase I”** means the interception of an aircraft and the establishment of communications with it through the use of radio communications or visual signals and ordering the intercepted aircraft to land at the nearest suitable airfield.
- j) The term **“Phase II”** means the use of warning shots, using ammunition containing tracer rounds, as a signaling measure, in order to be sure that the pilot is aware that he or she has been intercepted.

ARTICLE 3.- All aircraft that intend to enter or overfly national airspace shall comply with the provisions of the Air Regulation contained in Annex 2 of the Chicago Convention that is in force in Honduras and the applicable internal legislation.

ARTICLE 4.- When applying the HASP, public servants, government employees or anyone else acting in the name of the State of Honduras shall consistently and strictly adhere to the safety procedures in Annex 2 to the Chicago Convention and any relevant International Civil Aviation Organization (ICAO) provisions on interception, including those contained in the Manual Concerning Interception of Civil Aircraft.

ARTICLE 5.- When the Honduran Air Force locates or is informed of a track of interest, the Air Force shall sort the aircraft using information obtained from all reasonably available sources. The Commander of the Honduran Air Force, to determine whether the aircraft is reasonably suspected of being primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking and prior to authorizing Phase I, shall consider the following sorting criteria:

- a) Whether the aircraft failed to file a required flight plan;
- b) Whether the aircraft is flying inexplicably outside the route designated in its approved flight plan;
- c) Whether the aircraft is failing to use the assigned transponder code;
- d) Whether the aircraft is flying at an inexplicably low altitude;
- e) Whether the aircraft is flying at night with its lights out;
- f) Whether the aircraft has false (or no) tail numbers;
- g) Whether the windows are blacked out;
- h) Whether the physical description of the aircraft matches the description of an aircraft previously used in illicit drug trafficking or other illicit trafficking;
- i) Whether intelligence information indicates that the aircraft is primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking;
- j) Whether the aircraft is flying without permission in an aerial exclusion zone, if such air space exists;
- k) Whether the aircraft is parked at night at a non-monitored airfield without permission;
- l) Whether all attempts to identify the aircraft have failed;
- m) Whether the aircraft has inexplicably failed to respond to all attempts to communicate;
- n) Whether the aircraft has ignored the orders of the Honduran Air Force;
- o) Whether any objects have been jettisoned from the aircraft;
- p) Whether there is information suggesting that the aircraft is reasonably suspected to be primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking; and
- q) Whether there is information suggesting that the aircraft is not reasonably suspected to be primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking.

ARTICLE 6.- The Honduran Air Force shall not enter into Phase I or Phase II in the following cases:

- a) If there is an indication that persons not willfully engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking are on board an aircraft;
- b) An aircraft is reasonably identifiable as an aircraft in commercial operations or as not a civil aircraft;
- c) When the aircraft is operating in accordance with a flight plan authorized by the air traffic authorities of Honduras or the country in which the flight originated, as long as the flight plan does not contain false information and the aircraft has not departed, without justification, significantly from the flight plan;
- d) The pilot of an aircraft is reasonably believed to be incapacitated. This provision does not apply if there exists sufficient reason to conclude that alleged incapacitation is a deception to avoid the application of the **HASP**; or
- e) An aircraft is reasonably believed to have been subject to an act of unlawful interference or its pilot appears to be under duress, except if the aircraft poses an imminent threat to persons outside of the aircraft. This provision does not apply if there exists sufficient reason to conclude that the alleged act of unlawful interference or duress is a deception to avoid the application of the **HASP**.

If any public servant or governmental employee of the State of Honduras has reason to believe that that one or more of these conditions is met, the interception shall be suspended immediately. However, these procedures shall not preclude the Honduran Air Force from conducting efforts to identify and monitor these categories of aircraft through radio contact, visual identification, or by other means.

ARTICLE 7.- If the Commander of the Honduran Air Force determines, in accordance with Article 5 of this Law, that the aircraft is reasonably suspected to be primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking, and if the aircraft is in the airspace above the continental territory of Honduras or within twenty-two point two (22.2) kilometers of the Honduran coastline, he or she may authorize Phase I.

ARTICLE 8.- In the event the pilot in command of the interceptor aircraft informs that an aircraft reasonably suspected of being engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking has failed to respond to the interceptor's order to land, such pilot shall request authorization to initiate Phase II.

ARTICLE 9.- Once all the progressive measures and the procedures established in this Law and its Implementing Regulations have been exhausted, and if an aircraft reasonably suspected of being primarily engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking fails to respond to the interceptor's order to land, the Chief of the Joint Staff of the Armed Forces may approve or reject the request to initiate Phase II after evaluating it and verifying that all procedures have been followed.

ARTICLE 10.- During the execution of Phase II, the pilot in command of the interceptor aircraft shall observe the following:

- a) Shall not fire warning shots until they request and receive authorization from the Chief of the Joint Staff of the Armed Forces.
- b) Before proceeding with firing warning shots, shall warn the intercepted aircraft, using ICAO radio communications procedures and the appropriate frequencies, that warning shots will be used if the intercepted aircraft refuses to obey.
- c) Shall make every reasonable effort to avoid shooting the intercepted aircraft, any other aircraft in the vicinity, or persons or property on the ground.

ARTICLE 11.- Phase I and Phase II shall only be conducted in the airspace above the continental territory of Honduras or within twenty-two point two (22.2) kilometers of the Honduran coastline.

ARTICLE 12.- Except in cases of legitimate defense, public servants, government employees or anyone else acting in the name of the State of Honduras shall not damage, destroy, or disable any civil aircraft in service and shall not threaten to damage, destroy, or disable any civil aircraft in service.

ARTICLE 13.- The prohibition against force or threats of force against a civil aircraft in service except in the case of legitimate defense does not preclude law enforcement operations on the ground directed at a plane's crew or cargo during the in-flight or in-service periods.

Nothing in this law shall limit or prohibit law-enforcement officers from ordering the crew of a plane that is reasonably suspected to be engaged in illicit drug trafficking or other illicit trafficking to surrender after landing.

Nothing in this law shall limit law-enforcement officers from searching or seizing such plane and/or its cargo. This law also does not prohibit them from using deadly force against a plane if they are endangered by the crew's armed resistance.

ARTICLE 14.- The National Defense and Security Council, for the purposes of national security, may establish aerial exclusion zones, and regulate the schedule, altitude, and other aspects related to the flight of aircraft in those zones. The requirements and prohibitions described in the previous articles in this law—including the prohibition against damaging, destroying, disabling, or threatening civil aircraft in service, except in legitimate defense—apply with equal force to aerial exclusion zones.

The requirements of uniformity and publicity contemplated in Article 9 of the Chicago Convention apply to any aerial exclusion zones that may be so established.

ARTICLE 15.- The Honduran Ministry of National Defense will issue the Implementation Regulation of this law within thirty (30) days of its entry into force.

ARTICLE 16.- This Law Repeals Decree No. 347-2013 of January 17, 2014, published in the Official Gazette, "La Gaceta", on March 3, 2014, Edition No. 33,369, containing the Law for the Protection of Air Space Sovereignty.

ARTICLE 17.- The present Decree shall enter into force from the day it is published in the Official Gazette, "La Gaceta."

Given in the city of Tegucigalpa, municipality of the Central District, held virtually, the 14th day of May two thousand twenty.

EL CONTENIDO DE ESTA INFORMACIÓN ES RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EMISOR. ESTA AIC A LA eAIP DE CENTROAMERICA SE REFIERE AL AIP AIC A05/20 DEL ESTADO DE HONDURAS, DE LA MISMA FECHA