

La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS



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



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

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

LUNES 24 DE DICIEMBRE DEL 2018. NUM. 34,828

Sección A

Alcaldía Municipal del Distrito Central

CERTIFICACIÓN

LA INFRASCRITA, SECRETARIA MUNICIPAL DEL DISTRITO CENTRAL, CERTIFICA: EL **ACUERDO No.038 DEL ACTA No.021** DE FECHA VEINTISÉIS DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, EL CUAL LITERALMENTE DICE:

“ACUERDO No.038.- CONSIDERANDO: Que la Municipalidad es el órgano de gobierno y de administración del municipio, dotada de personalidad jurídica de derecho público y cuya finalidad es lograr el bienestar de los habitantes, promover su desarrollo integral como también facilitar a estos el acceso a los servicios y pago de los tributos municipales consignados en Ley y Planes de Arbitrios.

CONSIDERANDO: Que la Corporación Municipal es el órgano deliberativo y legislativo de la Municipalidad y tiene entre sus atribuciones crear, reformar y derogar los instrumentos normativos locales de conformidad con la Ley de Municipalidades; entre ellos los reglamentos y manuales para el buen funcionamiento de la misma.

SUMARIO

Sección A
Decretos y Acuerdos

ALCALDÍA MUNICIPAL DEL DISTRITO CENTRAL
Certificación del Acuerdo No. 038, 041

A. 1 - 8

Sección B
Avisos Legales
Desprendible para su comodidad

B. 1 - 60

CONSIDERANDO: Que el Artículo 124 del Reglamento de la Ley de Municipalidades establece que para que un negocio o establecimiento pueda funcionar legalmente en un término municipal, es obligatorio que los propietarios o sus representantes legales obtengan previamente el Permiso de Operación de Negocio, el cual debe ser autorizado por la municipalidad por cada actividad económica que conforma el negocio y renovado en el mes de enero de cada año.

CONSIDERANDO: Que la Corporación Municipal del Municipio del Distrito Central en uso de sus facultades que la Ley de Municipalidades y su Reglamento le confieren, mediante Acuerdo No. 141 del año 2006 aprobó el Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central.

CONSIDERANDO: Que el Artículo 9 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso

Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central, contiene la clasificación que para los efectos del cumplimiento de dicho Reglamento municipal se denomina Tabla de Agrupación y Clasificación de Giros Comerciales o Negocios dentro del municipio del Distrito Central, incorporando tres grupos de negocios o establecimientos.

CONSIDERANDO: Que en los últimos diez (10) años la base de contribuyentes registrados en el Impuesto de Industria, Comercio y Servicios de la Municipalidad del Distrito Central ha crecido considerablemente, registrando sólo en el grupo 3 del Artículo 9 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central, a no menos de CINCO (5) MIL contribuyentes, superando la capacidad instalada de la Gerencia de Atención al Ciudadano para efectuar la totalidad de inspecciones en corto tiempo, a efecto de emitir los permisos de operación de esta categoría.

CONSIDERANDO: Que en aras de la simplificación de los procesos para la obtención del permiso de operación de negocios de los contribuyentes propietarios de negocios en el Distrito Central sujetos al pago del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios, a venido a conocimiento de la Honorable Corporación Municipal, un proyecto normativo a efecto que las inspecciones de las actividades económicas contenidas en el grupo 3 del Artículo 9 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central que se han venido realizando de manera ex ante, sean efectuadas de manera ex post a efecto de poder agilizar la entrega de los permisos de operación en los casos que

sean de renovación que ya están registrados en la base de contribuyentes de la Alcaldía Municipal del Distrito Central.- **POR TANTO:** La Honorable Corporación Municipal del Distrito Central, en uso de las facultades que la Ley le confiere y en aplicación de los Artículos 12, 13, 24 y 25 numeral 11) de la Ley de Municipalidades; 1, 3, inciso c), 7 inciso b) del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocio del Distrito Central; 1, 2, numeral 1), de la Ley de Simplificación Administrativa.- **ACUERDA:** **ARTÍCULO PRIMERO:** Autorizar a la Gerencia de Atención al Ciudadano para que realice de forma ex post las inspecciones para la emisión de los permisos de operación de negocios a que se refiere el grupo 3 descrito en el Artículo 9 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central, durante el año 2019.- **ARTÍCULO SEGUNDO:** La Gerencia de Atención al Ciudadano realizará las inspecciones del Grupo 3 del Artículo 9 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del

La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS
DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA
PARA MEJOR SEGURIDAD DE SUS PUBLICACIONES

ABOG. CÉSAR AUGUSTO CÁCERES CANO
Gerente General

JORGE ALBERTO RICO SALINAS
Coordinador y Supervisor

EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRÁFICAS
E.N.A.G.

Colonia Miraflores
Teléfono/Fax: Gerencia 2230-4956
Administración: 2230-3026
Planta: 2230-6767

CENTRO CÍVICO GUBERNAMENTAL

Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central de la misma manera y programación que lo ha venido realizando en los últimos años, siendo la única excepción, el momento de su realización, el cual podrá ejecutarse de la forma señalada en el Artículo Primero.-

ARTÍCULO TERCERO: La Gerencia de Atención al Ciudadano presentará a la Honorable Corporación Municipal a más tardar en el mes de junio del año 2019, un informe sobre el resultado de la aplicación del presente acuerdo transitorio a fin de que la misma Corporación Municipal pueda determinar si el mismo puede ser de aplicación permanente. **ARTÍCULO CUARTO.** La medida descrita en el Artículo Primero será aplicable únicamente para los procesos de renovación de permisos de operación de negocios de contribuyentes ya registrados en la base respectiva de la Municipalidad del Distrito Central.- **ARTÍCULO QUINTO:** El presente acuerdo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta. - **PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE.** Sello f) Juan Carlos García Medina, Alcalde, por Ley y los Regidores: Silvia Consuelo Montalván Matute, José Javier Velásquez Cruz, Nilvia Ethel Castillo Cruz, Carlos Roberto Amador, Martha Alicia García Casco, Martín Stuar Fonseca Zuniga y Joselyn Marisol Ardón Munguía. - Sello f) Cossette A. López-Osorio A., Secretaria Municipal”.

Extendida en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los seis días del mes de diciembre del año dos mil dieciocho.

COSSETTE A. LÓPEZ-OSORIO A.
SECRETARIA MUNICIPAL DEL D.C.

Alcaldía Municipal del **Distrito Central**

CERTIFICACIÓN

La INFRASCRITA, SECRETARIA MUNICIPAL DEL DISTRITO CENTRAL, CERTIFICA: EL **ACUERDO No.041** CONTENIDO EN EL ACTA No.023 DE FECHA TREINTA Y UNO DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, EL CUAL LITERALMENTE DICE:

“ACUERDO No.041.- CONSIDERANDO: Que la Municipalidad es el órgano de gobierno y de administración del municipio, dotada de personalidad jurídica, de derecho público y cuya finalidad es lograr el bienestar de los habitantes, promover su desarrollo integral como también facilitar a estos el acceso a los servicios y pago de los tributos municipales consignados en Ley y Planes de Arbitrios.

CONSIDERANDO: Que la Corporación Municipal es el órgano deliberativo y Legislativo de la Municipalidad y tiene entre sus atribuciones crear, reformar y derogar los instrumentos normativos locales de conformidad con la Ley de Municipalidades; entre ellos los reglamentos y manuales para el buen funcionamiento de la misma.

CONSIDERANDO: Que el párrafo primero del Artículo 48 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central

establece que la Gerencia de Atención al Ciudadano realizará diagnósticos o estudios continuamente con el objeto de identificar mejoras en los procesos o trámites llevados a cabo en esa dependencia, elevando los mismos al conocimiento de sus superiores jerárquicos para efectos de canalizar las adopciones o aprobaciones que correspondan.

CONSIDERANDO: Que de conformidad con el párrafo primero del Artículo 49 del Reglamento Municipal que Institucionaliza y Regula el Proceso Simplificado de Obtención del Permiso de Operación de Negocios en el Distrito Central literalmente la Corporación Municipal del Distrito Central adoptará las medidas pertinentes para realizar el trámite de Permisos de Operación de Negocio de una manera ágil y expedita.

CONSIDERANDO: Que en los últimos diez (10) años la base de contribuyentes de Industria, Comercio y Servicios registrados en la Municipalidad del Distrito Central ha crecido considerablemente y que las declaraciones juradas de ingresos se han venido presentando de manera presencial por parte de los contribuyentes, limitando de esta manera la disponibilidad de espacios en las oficinas de la Gerencia de Atención al Ciudadano lo que ha resultado en incomodidades del contribuyente al momento de presentar sus declaraciones.

CONSIDERANDO: Que en el ámbito de la simplificación de procesos, una de las principales herramientas para lograr estos objetivos, es el uso de plataformas electrónicas para crear el acceso remoto que disponga de este servicio en el caso específico a los servicios municipales.

CONSIDERANDO: Que ha venido a conocimiento de la Corporación Municipal un mecanismo dispuesto para el contribuyente sujeto a la declaración jurada de ingresos por el concepto de Industria, Comercio y Servicios, para utilizar una plataforma electrónica para declaración en línea, lo que significaría reducción de visitas por parte del contribuyente a las oficinas de la Municipalidad, así como ahorro en sus recursos tanto económicos como de tiempo al no tener que trasladarse a las oficinas de la municipalidad.

CONSIDERANDO: Que dicha plataforma de igual manera, recibiría la liquidación y para facilitar la realización del respectivo pago de Impuesto de Industria, Comercio y Servicios (ICS).- **POR TANTO:** La Honorable Corporación Municipal del Distrito Central por unanimidad de votos en uso de sus atribuciones y en aplicación de los Artículos 296 de la Constitución de la República; 13, Numeral 2, 25 Numeral 1 y 65 de la Ley de Municipalidades; 13 del Reglamento General de la Ley de Municipalidades y 118 de la Ley General de la Administración Pública, **ACUERDA. ARTÍCULO PRIMERO:** APROBAR EL REGLAMENTO MUNICIPAL PARA DECLARACIÓN JURADA EN LÍNEA DEL IMPUESTO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS, TAL COMO SE INSERTA A CONTINUACIÓN:

REGLAMENTO MUNICIPAL PARA DECLARACIÓN JURADA EN LÍNEA DEL IMPUESTO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS

Artículo 1.- Objetivo: El presente reglamento tiene por objeto regular el proceso de declaración jurada de

ingresos en línea del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios (ICS) de las personas naturales y jurídicas obligadas a dicho impuesto, tasas y consecuente declaración en el Municipio del Distrito Central.

Artículo 2.- Definiciones: 1. ARI: Asistente de Recaudación de Ingresos es una solución que ofrece los servicios de gestión, administración y cobro de tributos municipales.

2. PUBLICARI: Es un cliente de ARI el cual está integrado mediante webservices y comparte información por medio de replicación de datos. 3.- DECLARACIÓN EN LÍNEA: es la alternativa tecnológica que la Gerencia de Atención al Ciudadano, pone a disposición, para que el contribuyente que no posea modificaciones en la operación de su empresa, pueda declarar los montos de ingreso para el período fiscal finalizado y que corresponda a tributos municipales de Industria, Comercio y Servicios, determinado por la Ley de Municipalidades, su Reglamento y Plan de Arbitrios.

4. DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI: Es el documento extendido por el Representante Legal de los comerciantes sociales o individuales, en donde se designa, en primer lugar, bajo juramento la información propia del representante Legal y del comerciante social o individual en sí, con el objeto de incorporarlo al sistema de declaración en línea PublicARI.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación: Este proceso de declaración en línea es utilizado por los contribuyentes, para efectos de renovación de permisos de operación, no siendo aplicable para los nuevos contribuyentes que inician operaciones.

El presente reglamento rige todo el proceso de declaración jurada de ingresos en línea para todos los contribuyentes

que conforman la base a través de declaraciones previas de Industria, Comercio y Servicios a través del sistema ARI de la Alcaldía Municipal del Distrito Central a la cual se refiere el Art. 78 de la Ley de Municipalidades.

Artículo 4.- Del Sistema: para proporcionar a los contribuyentes sujetos a la declaración jurada de ingresos del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios, el servicio de declaración en línea de la Municipalidad del Distrito Central, proporciona la plataforma electrónica PublicARI, la cual es supervisada por la Gerencia de Información y Sistemas de la Alcaldía Municipal del Distrito Central, quien está a cargo de su mantenimiento, identificación y aplicación de mejoras necesarias.

Artículo 5.- Registro en el Sistema: el contribuyente sujeto a efectuar su declaración jurada de ingresos del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios a través del sistema en línea, debe previamente, llenar y firmar el formulario de DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI, con el cual se asume el compromiso de confidencialidad entre la A.M.D.C., y el contribuyente.

La referida DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI, contendrá:

I. DATOS DE REPRESENTANTE LEGAL:

1. Nombre completo
2. Estado civil, nacionalidad, profesión u oficio.
3. Número de Tarjeta de Identidad, pasaporte o carné de residencia, según sea el caso que aplique.
4. Dirección de correo electrónico que se registrará en el sistema PublicARI, la cual se tendrá como dirección oficial para efectos de notificaciones, citaciones y requerimientos al contribuyente.

5. Números de teléfono, fijo y celular.

6. Dirección domiciliar.

II. DATOS DEL CONTRIBUYENTE:

1. Número de documento de creación (instrumento público o Acta constitutiva), fecha y nombre del Notario si aplicara.

2. Número de inscripción o matrícula del Registro Mercantil y lugar en que se constituyó.

3. Registro de la Cámara de Comercio y lugar del domicilio.

4. Tipo de comerciante (social o individual)

5. Número de Registro Tributario Nacional

6. Dirección exacta con referencias del domicilio de la oficina principal.

7. Clave catastral del local donde opera la oficina principal.

Artículo 6.- De la confidencialidad y seguridad del sistema: la Gerencia de Información y Sistemas, es el ente de la Municipalidad del Distrito Central, que vela por la confidencialidad y seguridad del sistema de declaración en línea. La Gerencia de Información y Sistemas, debe brindar informes periódicos sobre el funcionamiento, eficiencia y eficacia de dicho sistema. Tales informes serán dirigidos a la Dirección de Administración y Finanzas de la Alcaldía Municipal del Distrito Central.

Artículo 7.- De la forma DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI: El contribuyente sujeto a la declaración de tributos municipales, debe personarse en las Oficinas de la Gerencia de Atención al Ciudadano, a presentar el formulario establecido en el Artículo 5

del presente reglamento, el cual una vez registrado en la base de datos y aprobado para su incorporación al archivo de la Gerencia de Atención al Ciudadano, constituye un documento legal que valida lo que se declara por el sistema PublicARI de la Municipalidad del Distrito Central y sirve para responder ante los entes fiscalizadores u otros donde fuese requerido para sustentar cualquier circunstancia relacionada.

Artículo 8.- De la autorización para incorporación al sistema PUBLICARI: Una vez presentada la DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI por parte del contribuyente en la Gerencia de Atención al Ciudadano, la misma procederá a revisar los requisitos establecidos en el Artículo 5 del presente Reglamento y corroborará la información registrada en el sistema ARI, siendo consistente la información presentada por el contribuyente, se procederá a la autorización de la DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI.

En caso que la DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI no reúna los requisitos, el personal asignado por la Gerencia de Atención al Ciudadano, procederá a rechazar la solicitud para su enmienda y posterior presentación, por estar comprendido en alguna de las causales comprendidas en el artículo 12 del presente reglamento.

Artículo 9.- De la declaración: Para la presentación de la declaración jurada de ingresos en línea del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios, el contribuyente obligado a este impuesto, podrá ingresar a la página web de la A.M.D.C., (www.amdc.hn), posteriormente

acceder a la opción Declaración en línea e iniciar con su proceso de declaración, una vez confirmado su registro mediante el formulario DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI o en su defecto, cualquier otra plataforma electrónica que mediante convenio pueda establecerse para que la AMDC amplíe los espacios de servicios para sus contribuyentes.

Artículo 10.- Todo contribuyente debidamente inscrito y autorizado para presentar su declaración jurada de ingresos en línea, procederá a crear su respectivo usuario para uso de PublicARI, siguiendo los pasos siguientes:

1. Creación de nombre de usuario.
2. Creación de contraseña o clave de seguridad
3. Ingreso del correo electrónico que se establezca en el formulario DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI. Una vez cumplidos estos pasos, el sistema PublicARI, enviará una confirmación al correo electrónico registrado en el sistema, confirmando la creación del usuario.

El contribuyente o representante legal que cree su respectivo usuario y contraseña para efectuar su declaración jurada a través del sistema de declaración en línea, será responsable de la administración de los mismos.

Artículo 11.- Realización de la DECLARACIÓN EN LÍNEA: Los pasos para efectuar la declaración en línea, son los siguientes:

1. Ingresar el usuario, contraseña o clave de seguridad que ha creado y que ha sido ingresado al sistema PublicAri.
2. Se desplegará una pantalla de términos y condiciones, las cuales se deberán de aceptar para continuar.

3. Ingresar la información de actualización de datos.
4. Se desplegará una pantalla con la información registrada en el sistema y se deberán completar las casillas correspondientes a los ingresos, repitiendo este proceso la cantidad de veces que sea igual al número de sucursales registradas en el sistema ARI.
5. Aprobando los valores ingresados al sistema, se emitirá la liquidación correspondiente, con los montos de los tributos municipales a pagar y a su vez se enviará la misma al correo electrónico registrado del contribuyente en PublicARI.

Artículo 12.- CONTRIBUYENTES QUE NO PUEDEN INGRESAR AL SISTEMA PUBLICARI:

No podrán ingresar al sistema de declaración jurada de ingresos en línea de PublicARI los contribuyentes que presentan pendiente los siguientes trámites:

- 1) Contribuyentes que hagan Traspaso o cambio de propietario del Negocio.
- 2) Contribuyentes que hagan cambio de domicilio del negocio.
- 3) Contribuyentes que hagan cambio, modificación o ampliación de la actividad económica del negocio.
- 4) Contribuyentes que hagan cambio de Representante Legal.
- 5) Cualquier cambio que se realice en la operación del comercio, ya sea éste, físico, legal o comercial, incluyendo la información contenida en la DECLARACIÓN JURADA Y AUTORIZACIÓN PARA INCORPORACIÓN AL SISTEMA PUBLICARI.
- 6) Contribuyentes exentos del pago del Impuesto de Industria, Comercio y Servicios, a excepción de quienes hayan obtenido la respectiva constancia de exoneración por parte de la Gerencia de Recaudación y Control Financiero.

- 7) Para el caso de estar integrado al sistema PublicARI y en dicha declaración deba presentar modificaciones o la misma presente errores. Estos contribuyentes deberán presentar su declaración jurada de ingresos de manera presencial en las oficinas de la Gerencia de Atención al Ciudadano.

Artículo 13.- De la presentación física de la Declaración Jurada de Ingresos de Industria, Comercio y Servicios. Si el contribuyente optara por hacer la declaración jurada de ingresos en línea y presentará dificultades para completar el trámite, el contribuyente podrá presentar su declaración de manera presencial, en el plazo establecido por la Ley de municipalidades.

Artículo 14.- De la socialización: Para efectos de socialización del sistema de declaración jurada de ingresos en línea de Industria, Comercio y Servicios, la Gerencia de Atención al Ciudadano de la Alcaldía Municipal del Distrito Central, debe coordinar y llevar a cabo una campaña divulgativa a efectos de dar a conocer e informar al contribuyente, sobre el correcto uso de la plataforma respectiva.

La Gerencia de Atención al Ciudadano debe contar con los materiales instructivos como de los tutoriales en línea (plataforma electrónica) de la forma de registro y uso del sistema de declaración jurada de ingresos en línea de Industria, Comercio y Servicios. Tales manuales serán avalados por la Gerencia Información y Sistemas previa a su publicación.-**ARTÍCULO SEGUNDO:** El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta. - **PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE.** - Sello f) Eva del Carmen López

Peraza, Alcaldesa Municipal, por Ley; y los Regidores: Juan Carlos García Medina, José Javier Velásquez Cruz, Nilvia Ethel Castillo Cruz, Carlos Roberto Amador, Martha Alicia García Casco, Martín Stuar Fonseca Zuniga, Osman Danilo Aguilar Ponce y Joselyn Marisol Arón Munguía. - Sello f) Cossette A. López-Osorio A., Secretaria Municipal.

Extendida en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los seis días del mes de diciembre del año dos mil dieciocho.

COSSETTE A. LÓPEZ-OSORIO A.

SECRETARIA MUNICIPAL DEL D.C.

La EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRÁFICAS le ofrece los siguientes servicios:

*LIBROS
FOLLETOS
TRIFOLIOS
FORMAS CONTINUAS
AFICHES
FACTURAS
TARJETAS DE PRESENTACIÓN
CARÁTULAS DE ESCRITURAS
CALENDARIOS
EMPASTES DE LIBROS
REVISTAS.*

Sección “B”

AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONÁUTICA CIVIL

RESOLUCION No. 033-18 “APROBACION DE LA
REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS
RAC-10 “TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS”

AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL
(AHAC).- Comayagüela, municipio del Distrito Central, doce
(12) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

VISTAS: Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 033-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 10** con el objeto de incorporar la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, la Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10, volumen II. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil; **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un periodo de diez (10) días el texto del proyecto de la modificación de la tercera edición, de la “Regulación Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas” -(RAC-10). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10 volumen II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, durante el periodo de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 10. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de RAC 10 cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de Aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE: PRIMERO:** Aprobar el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras - RAC 10 “TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS”, TERCERA EDICION la cual incluye la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10 volumen II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la cual forma parte integrante de la presente resolución.- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 10 que se opongan a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento, serán aprobadas mediante autorización del suscrito y deben ser adjuntadas a la Regulación por este acto aprobada **COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.**

LIC. WILFREDO LOBO REYES
DIRECTOR EJECUTIVO

ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA L.
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

“REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL RAC 10
“TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS
TABLA DE CONTENIDOS

Portada.
Sistema de Edición y Enmienda.
Registro de Ediciones y Revisiones.
Preámbulo.
Lista de páginas efectivas.
Tabla de Contenidos.
Definiciones y abreviaturas.
Sección 1 requisitos.
SUBPARTE A ESPECIFICACIONES GENERALES
RAC 10.005 Efectividad.
RAC 10.010 Aplicabilidad.
RAC 10.015 Responsabilidades.
SUBPARTE B GENERALIDADES
RAC 10.020 Efectividad.
RAC 10.025 Confiabilidad y Disponibilidad de los sistemas de comunicaciones, navegaciones y vigilancia.
RAC 10.026 Manual de funciones y responsabilidades del personal técnico CNS.
RAC 10.027 Programa de entrenamiento CNS.
SUBPARTE C DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LAS RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION
RAC 10.030 Radioayudas para la navegación normalizada.
RAC 10.031 Disposiciones específicas para el GNSS.
RAC 10.035 Ensayos en tierra y en vuelo.
RAC 10.040 Frecuencias en las Inspecciones en el Vuelo.
RAC 10.045 Informe de la Condición Operativa de la Radioayuda.
RAC 10.050 Suspensión de la Inspección en vuelo.
RAC 10.055 Retiro del Servicio de una Radioayuda.
RAC 10.060 Suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación.
RAC 10.065 Fuente secundaria de energía para las radioayudas para la navegación y Sistema de comunicaciones.
RAC 10.070 Protección contra descargas eléctricas.
RAC 10.075 Sistema de tierra.
RAC 10.080 Continuidad del servicio de las Radioayudas.
RAC 10.085 Consideraciones sobre factores humanos.
SUBPARTE D ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION
RAC 10.086 especificaciones relativas a las radioayudas para la navegación.
RAC 10.090 Especificación para la ILS.
RAC 10.095 Especificación para el Sistema radar de aproximación de precisión.
RAC 10.100 Especificación para el radiofaro omnidireccional VHF (VOR).
RAC 10.105 Reservado.
RAC 10.110 Especificación para el equipo radiotelemetrico UHF (DME).
RAC 10.115 Especificación para las radiobalizas VHF en ruta (75 MHz).
RAC 10.120 Requisitos para el Sistema mundial de navegación

Sección B Avisos Legales**REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta**

por satélite (GNSS).

SUBPARTE E DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS RELATIVAS AL SERVICIO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

RAC 10.125 División del servicio.

RAC 10.130 Telecomunicaciones Acceso.

RAC 10.135 Horas de servicio.

RAC 10.140 Supervisión.

RAC 10.145 Infracciones.

RAC 10.150 Transmisiones superfluas.

RAC 10.155 Interferencias.

SUBPARTE F PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL SERVICIO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS.

RAC 10.160 Prorroga del servicio y cierre de las estaciones.

RAC 10.165 Aceptación, transmisión y entrega de mensajes.

RAC 10.170 Sistema horario.

RAC 10.175 Registro de comunicaciones.

RAC 10.180 Establecimientos de comunicación por radio.

RAC 10.185 Uso de abreviaturas y códigos.

RAC 10.190 Cancelación de mensajes.

SUBPARTE G SERVICIO FIJO AERONAUTICO (AFS)

RAC 10.195 Generalidades.

RAC 10.196 Contenido permitido en los mensajes del servicio fijo aeronáutico.

RAC 10.200 Canales meteorológicos operacionales y redes de telecomunicaciones meteorológicas operacionales.

RAC 10.205 Red de telecomunicaciones fijas Aeronáuticas (AFTN).

RAC 10.210 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante cortos periodos.

RAC 10.215 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante cortos periodos.

RAC 10.220 Procedimientos de prueba en los canales de la AFTN.

RAC 10.225 Formato de los mensajes- Alfabeto telegráfico internacional num.2 (ITA-2).

RAC 10.230 Encabezamientos.

RAC 10.235 Dirección.

RAC 10.240 Origen.

RAC 10.245 Texto.

RAC 10.250 Fin.

RAC 10.251 Dirección analizada.

RAC 10.255 Red OACI común de intercambio de datos (CIDIN).

RAC 10.260 Servicio de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS).

RAC 10.261 Comunicaciones entre centros (ICC).

SUBPARTE H SERVICIO MOVIL AERONAUTICO COMUNICACIONES ORALES

RAC 10.265 Generalidades.

RAC 10.270 Categoría de los mensajes.

RAC 10.271 Cancelación de mensajes.

RAC 10.275 Procedimientos radiotelefónicos.

RAC 10.280 Procedimientos relativos a las comunicaciones radiotelefónicas de socorro y de urgencia.

RAC 10.285 Comunicaciones de socorro de radiotelefonía.

RAC 10.286 Comunicaciones de urgencia de radiotelefonía.

RAC 10.290 Comunicaciones relativas a actos de interferencia ilícita.

SUBPARTE I SERVICIO DE RADIONAVEGACION AERONÁUTICA

RAC 10.295 Generalidades.

SUBPARTE J SERVICIO DE RADIODIFUSION AERONÁUTICA

RAC 10.300 Generalidades.

RAC 10.305 Procedimientos de radiodifusión Telefónica.

SUBPARTE K SERVICIO MOVIL AERONÁUTICO**COMUNICACIONES DE ENLACES DE DATOS**

RAC 10.310 Generalidades.

RAC 10.315 Procedimientos CPDLC.

RAC 10.320 Establecimientos de CPDLC.

RAC 10.325 Intercambio de mensajes CPDLC.

RAC 10.330 Presentación de mensaje CPDLC.

RAC 10.335 Mensaje de texto libre.

RAC 10.340 Procedimientos en caso de emergencia, peligro y falla de equipo.

SUBPARTE R PLAN DE DIRECCIONES DE AERONAVE

RAC 10.535 Plan de direcciones de aeronave.

RAC 10.540 Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronave.

RAC 10.545 Descripción del plan.

RAC 10.550 Administración del plan.

RAC 10.555 Atribución de direcciones de aeronave.

RAC 10.560 Asignación de direcciones de aeronave.

RAC 10.565 Aplicación de las direcciones de aeronave.

SUBPARTES S COMUNICACIONES PUNTO A MULTIPUNTO

RAC 10.570 Servicio vía satélite para la difusión de información aeronáutica.

RAC 10.575 Servicio vía satélite para la difusión de información elaborada por el WAFS.

SUBPARTE T ENLACE DE DATOS HF

RAC 10.580 Sistema de enlace de datos HF.

RAC 10.585 Protocolo de enlace de datos HF.

RAC 10.590 Funciones de la capa física.

RAC 10.595 Capa de enlace.

RAC 10.600 Capa de subred.

RAC 10.605 Subsistema de gestión de tierra.

SUBPARTE U TRANSECTOR DE ACCESO UNIVERSAL (UAT)

RAC 10.610 Características generales del Sistema UAT de las estaciones de a bordo y terrestre.

RAC 10.615 Características del Sistema de la instalación terrestre.

RAC 10.620 Características del Sistema de la instalación de a bordo.

RAC 10.625 Características de la capa física.

RAC 10.630 Textos de orientación.

SUBPARTE V SERVICIO MOVIL AERONÁUTICOS

RAC 10.635 Características del Sistema aeroterrestre de comunicaciones VHF.

RAC 10.640 Características del Sistema de la instalación terrestre.

RAC 10.645 Características del Sistema de la instalación de a bordo.

RAC 10.650 Características del Sistema de comunicaciones HF en banda única (BLU) para su utilización en el servicio móvil aeronáutico.

SUBPARTE W SISTEMA SELCAL

RAC 10.655 Generalidades.

SUBPARTE X CIRCUITOS ORALES AERONÁUTICOS.

RAC 10.660 Disposiciones técnicas relativas a la conmutación y señalización de los circuitos orales aeronáuticos internacionales para aplicaciones tierra-tierra.

SUBPARTE Y TRANSMISOR DE LOCALIZACION DE EMERGENCIA (ELT) PARA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RAC 10.665 Generalidades.

RAC 10.670 Especificaciones del componente de 121,5 MHz de los transmisores de localización de emergencia (ELT) para búsqueda de salvamento.

RAC 10.675 Especificaciones para el componente de 406 MHz de los transmisores de localización de emergencia (ELT) para búsqueda y salvamento.

RAC 10.680 Codificación de los transmisores de localización de emergencia.

RAC 10.685 Codificación de los ELT.

SUBPARTE Z RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

RAC 10.690 Generalidades.

RAC 10.695 Códigos de respuestas en modo A (impulso de información).

RAC 10.700 Capacidad del equipo en modo S de a bordo.

RAC 10.705 Dirección SSR en modo S (dirección de aeronave).

RAC 10.710 Consideraciones sobre factores humanos.

RAC 10.715 Operación de los controles.

SUBPARTE AA SISTEMA DE VIGILANCIA

RAC 10.720 Características del Sistema de radar secundario de vigilancia (SSR).

SUBPARTE BB SISTEMA ANTICOLISION DE ABORDO

RAC 10.725 Generalidades.

RAC 10.730 Disposiciones y características generales del ACAS I.

</

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) CORRECTIVO. Aviso de resolución aconsejando al piloto que modifique la trayectoria de vuelo actual.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE DESCENSO. RA positivo que recomienda descender pero no con mayor velocidad vertical de descenso.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE AUMENTO DE VELOCIDAD VERTICAL. Aviso de resolución con un nivel de intensidad que recomienda aumentar la velocidad en el plano vertical hasta un valor superior al recomendado en el previo RA de ascenso o descenso.

ÁREA DE COBERTURA OPERACIONAL DESIGNADA (DOC). Área en la que se proporciona un servicio particular y en la que se protegen las frecuencias asignadas al servicio. Esta área puede, después de establecer la coordinación adecuada para asegurar la protección de frecuencias, ampliarse a áreas fuera de las áreas de adjudicación contenidas en el Apéndice S27 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

AERONOTIFICACIÓN. Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición o de información operacional o meteorológica, En los PANS-ATM (Doc. 4444) se dan detalles acerca del formulario AIREP.

AERONAVE. El término aeronave puede emplearse para referirse a los emisores en Modo S (p. ej. aeronaves/vehículos), cuando corresponda.

AERONAVE/VEHÍCULO. Puede emplearse para describir una máquina o un dispositivo capaz de realizar vuelo atmosférico, o un vehículo en el área de movimiento en la superficie de los aeropuertos (es decir, pistas y calles de rodaje).

ACTUACIÓN HUMANA. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

ACCESO MÚLTIPLE POR DIVISIÓN EN EL TIEMPO (TDMA). Un plan de acceso múltiple basado en la utilización en tiempo compartido de un canal RF que utiliza: 1) intervalos de tiempo discretos contiguos como el recurso fundamental compartido; y, 2) un conjunto de protocolos operacionales que permiten a los usuarios interactuar con una estación principal de control para obtener acceso al canal

ACCESO MÚLTIPLE POR DIVISIÓN EN EL TIEMPO AUTOORGANIZADO (STDMA). Un plan de acceso múltiple basado en la utilización en tiempo compartido de un canal de frecuencia radioeléctrica (RF) que emplea:

1) intervalos de tiempo discretos contiguos como el recurso fundamental compartido.

2) un conjunto de protocolos operacionales que permiten a los usuarios conseguir acceso a estos intervalos de tiempo sin depender de una estación principal de control.

ALERTA. Indicación proporcionada a otros sistemas de aeronave o anuncio al piloto de que un parámetro de funcionamiento de un sistema de navegación está fuera de los márgenes de tolerancia

ALOHA A INTERVALOS. Estrategia de acceso aleatorio por la cual múltiples usuarios tienen acceso independiente al mismo canal de comunicaciones, pero cada comunicación debe limitarse

a un intervalo de tiempo fijo. Todos los usuarios conocen la estructura común de intervalos de tiempo, pero no existe ningún otro tipo de coordinación entre ellos.

ALTITUD: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

ALTITUD DE PRESIÓN: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

ALTURA: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

ANCHURA DE BANDA DE ACEPTACIÓN EFECTIVA: Gama de frecuencias con respecto a la que ha sido asignada, cuya recepción se consigue si se han tenido debidamente en cuenta todas las tolerancias del receptor.

ANGULO DE TRAYECTORIA DE PLANEIO ILS: El ángulo que forma con la horizontal la recta que representa la trayectoria de planeo media.

AMENAZA POSIBLE. Intruso al que se debe prestar atención especial ya sea por su proximidad a la propia aeronave o porque mediciones sucesivas de distancia y altitud indican que podría estar en el curso de colisión o cuasicolisión respecto a la propia aeronave. El tiempo de aviso acerca de la amenaza posible es suficientemente breve como para justificar un aviso de tránsito (TA) pero no tan breve como para justificar un aviso de resolución (RA).

AMPLITUD DEL IMPULSO. Tensión máxima de la envolvente del impulso.

AUTORIDAD DE DATOS SIGUIENTE. El sistema de tierra así designado por la autoridad vigente de datos por conducto del cual se realiza la transferencia hacia adelante de las comunicaciones y del control.

AUTORIDAD DE DATOS VIGENTE. Sistema de tierra designado por conducto del cual se autoriza el diálogo CPDLC entre un piloto y un controlador actualmente responsable del vuelo.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE CRUCE DE ALTITUD. Un aviso de resolución es de cruce de altitud si la aeronave ACAS está por lo menos a 30 m (100 ft) por debajo o por encima de la aeronave amenazada, para avisos de sentido ascendente o descendente, respectivamente.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) POSITIVO. Aviso de resolución que aconseja al piloto ascender o descender (se aplica al ACAS II).

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) PREVENTIVO. Aviso de resolución que aconseja al piloto ciertas desviaciones respecto de la trayectoria de vuelo, pero que no exige modificar esa trayectoria.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA). Indicación transmitida a la tripulación de vuelo recomendando:

a) una maniobra destinada a proporcionar separación de todas las amenazas, o

b) restricción de las maniobras con el fin de que se mantenga la separación actual.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE INVERSIÓN DE SENTIDO. Aviso de resolución que contiene una inversión de sentido.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE LÍMITE DE VELOCIDAD EN EL PLANO VERTICAL (VSL). Aviso de resolución que aconseja al piloto evitar determinada gama de velocidades en el plano vertical. El aviso RA VSL puede ser correctivo o preventivo.

AVISO DE TRÁNSITO (TA). Indicación dada a la tripulación de vuelo en cuanto a que un determinado intruso constituye una amenaza posible.

AVISO DE RESOLUCIÓN (RA) DE ASCENSO. RA positivo que recomienda ascender pero no con mayor velocidad vertical de ascenso.

BAJA VELOCIDAD DE MODULACIÓN. Velocidad de modulación hasta 300 baudios, inclusive.

BÚSQUEDA. Condición que existe cuando el interrogador del DME intenta adquirir del transpondedor seleccionado, y enganchar, la respuesta a sus propias interrogaciones.

BLOQUE DE DATOS DE MENSAJE SEUDOALEATORIO. En varios requisitos UAT se declara que la performance se ensayará utilizando bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios. Los bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios debe poseer propiedades estadísticas que sean casi indistinguibles de las de una selección de bits verdaderamente aleatoria. Por ejemplo, cada bit debe tener probabilidades (casi) iguales de ser un UNO o un CERO, independientemente de sus bits inmediatos. Debe haber gran número de tales bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios para cada tipo de mensaje (ADS-B básico, ADS-B largo o enlace ascendente terrestre) para proporcionar suficientes datos independientes para las mediciones estadísticas de la performance. Véase la Sección 2.3 de la Parte I del Manual del transceptor de acceso universal (UAT) (Doc. 9861) para obtener un ejemplo del modo de proporcionar bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios adecuados.

CANAL DE EXACTITUD NORMAL (CSA). Nivel especificado de la exactitud en cuanto a posición, velocidad y tiempo de que dispone continuamente en todo el mundo cualquier usuario del GLONASS.

CANAL DE FRECUENCIAS. Porción continua del espectro de frecuencias, apropiada para la transmisión en que se utiliza un tipo determinado de emisión. La clasificación de las emisiones y la información correspondiente a la porción del espectro de frecuencias adecuada para un tipo de transmisión determinado (anchura de banda) se especifican en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT Artículo S2 y Apéndice S1.

CANAL METEOROLÓGICO OPERACIONAL. Canal del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica.

CANAL DE SEÑALIZACIÓN GLOBAL (GSC). Un canal disponible a escala mundial que permite el control de las comunicaciones.

CAPA DE SUBRED. Capa que establece, administra y da por terminadas las conexiones por una subred.

CALIDAD DE SERVICIO. Información correspondiente a las características de transferencia de datos utilizados por los diversos protocolos de comunicaciones para desempeñar los diversos niveles de ejecución destinados a los usuarios de la red.

CALIDAD DE SERVICIO (QOS). Información correspondiente relacionada a las características de transferencia de datos utilizados por los diversos protocolos de comunicaciones para desempeñar los diversos niveles de ejecución destinados a los usuarios de la red.

CAPACIDAD DE INICIACIÓN DE ENLACE DE DATOS (DLIC). Aplicación de enlace de datos que proporciona la función de intercambiar las direcciones, nombres y números de versión que sean necesarios para iniciar aplicaciones de enlace de datos (véase el Doc. 4444).

CAPA DE ENLACE. La capa situada inmediatamente por encima de la capa física en el Modelo de protocolo para interconexión de sistemas abiertos. Proporciona la transferencia fiable de información por el medio físico. Se subdivide en subcapa de enlace de datos y en subcapa de control de acceso al medio.

CAPA FÍSICA. Capa de nivel más bajo en el modelo de protocolo para interconexión de sistemas abiertos. La capa física atiende a la transmisión de información binaria por el medio físico (p. ej., radio VHF).

CENTRO DE COMUNICACIONES. Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras (o a otras) estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

CENTRO DE COMUNICACIONES AFTN. Estación de la AFTN cuya función primaria es la retransmisión de tráfico AFTN de otras (o a otras) estaciones AFTN conectadas con ella.

CICLO. El término “ciclo” se utiliza en este capítulo para denotar un paso completo por la secuencia de funciones ejecutadas por el ACAS II o ACAS III y es nominalmente de un segundo.

CIRCUITO FIJO AERONÁUTICO. Circuito que forma parte del servicio fijo aeronáutico (AFS).

CIRCUITO ORAL DIRECTO ATS. Circuito telefónico del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio directo de información entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

CIRCUITO DE LA RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS. Circuito que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

CIERRE. Orden procedente del interrogador en Modo S por la que se termina una transacción de comunicación de capa de enlace en Modo S.

COORDINACIÓN. Proceso por el cual dos aeronaves dotadas de ACAS seleccionan avisos de resolución (RA) compatibles mediante el intercambio de complementos de aviso de resolución (RAC).

CORRECCIÓN DE ERRORES SIN CANAL DE RETORNO (FEC). Proceso que consiste en añadir información redundante a la señal transmitida de manera que sea posible corregir, en el receptor, los errores en que se haya incurrido durante la transmisión.

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

CÓDIGO DEL IMPULSO. Método para distinguir entre los modos W, X, Y y Z y entre los modos FA e IA.

CÓDIGO REED-SOLOMON. Código de corrección de errores capaz de corregir errores de símbolos. Puesto que los errores de símbolos son colecciones de bits, estos códigos proporcionan funciones buenas de corrección de errores de ráfagas.

CÓDIGO GOLAY AMPLIADO. Código de corrección de errores capaz de corregir múltiples errores de bits.

CONSTELACIONES PRINCIPALES DE SATÉLITES. Las constelaciones principales de satélites son el GPS y el GLONASS.

CONTINUIDAD DE SERVICIO DEL ILS: Propiedad relacionada con la escasa frecuencia de interrupción de la señal radiada. El nivel de continuidad de servicio del localizador o de la trayectoria de planeo se expresa en función de la probabilidad de que no se pierdan las señales de guía radiadas.

CONTROL DE LAS OPERACIONES AERONÁUTICAS (AOC). Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo por razones de seguridad operacional, regularidad y eficiencia.

CONTROL DE ACCESO AL MEDIO (MAC). Subcapa que capta el trayecto de datos y controla el movimiento de bits por el trayecto de datos.

COMUNICACIÓN DE AIRE A TIERRA. Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN DE TIERRA A AIRE. Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

COMUNICACIÓN DE DATOS ENTRE INSTALACIONES ATS (AIDC). Intercambio automatizado de datos entre dependencias de servicios de tránsito aéreo en apoyo de la notificación y coordinación de vuelos, así como de la transferencia de control y de comunicación.

COMUNICACIÓN AEROTERRESTRE. Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN INTERPILOTO AIRE-AIRE. Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.

COMUNICACIONES FUERA DE RED. Comunicaciones radiotelefónicas efectuadas por una estación del servicio móvil aeronáutico, distintas de las realizadas como parte de la red radiotelefónica.

COMUNICACIONES POR ENLACE DE DATOS CONTROLADOR PILOTO (CPDLC). La comunicación entre el controlador y el piloto, por medio de enlace de datos para comunicaciones ATC.

COMUNICACIONES DEL CONTROL DE OPERACIONES. Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia de un vuelo. Tales necesarias para el intercambio de mensajes entre las aeronaves y las empresas explotadoras de comunicaciones son normalmente aeronaves.

COMPLEMENTO DE AVISO DE RESOLUCIÓN (RAC). Información proporcionada en interrogación en Modo S por el propio ACAS a otro para asegurarse de que las maniobras de ambas aeronaves son compatibles, restringiéndose la opción de maniobras del ACAS que recibe el RAC.

COM-A. Interrogación de 112 bits que contiene el campo de mensaje MA de 56 bits. Este campo es utilizado por el mensaje de longitud normal (SLM) en enlace ascendente y por los protocolos de radiodifusión.

COM-B. Respuesta de 112 bits que contiene el campo MB de 56 bits. Este campo es utilizado por el mensaje de longitud normal (SLM) en enlace descendente, y por los protocolos iniciados en tierra y de radiodifusión.

COM-B INICIADO EN TIERRA (GICB). El protocolo COM-B iniciado desde tierra permite al interrogador extraer respuestas COM-B que contienen datos de una fuente definida del campo MB.

COM-C. Interrogación de 112 bits que contiene el campo de mensaje MC de 80 bits. Este campo es utilizado por el protocolo de mensaje de longitud ampliada (ELM) en enlace ascendente.

COM-D. Respuesta de 112 bits que contiene el campo de mensaje MD de 80 bits. Este campo es utilizado por el protocolo de mensaje de longitud ampliada (ELM) en enlace descendente.

CONEXIÓN. Asociación lógica entre entidades de nivel par en un sistema de comunicaciones.

CONEXIÓN DE SUBRED. Asociación a largo plazo entre una DTE de aeronave y una DTE de tierra mediante llamadas virtuales sucesivas para mantener el contexto en el transcurso de las transferencias de enlace.

COLACIÓN. Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.

DDM Diferencia de profundidad de modulación: Porcentaje de profundidad de modulación de la señal mayor, menos el porcentaje de profundidad de modulación de la señal menor, dividido por 100

DESVIACIÓN DOPPLER. Desviación de frecuencia observada en un receptor debido al movimiento relativo de transmisor y receptor.

DE EXTREMO A EXTREMO. Perteneciente o relativo a un trayecto completo de comunicaciones, ordinariamente desde (1) la interfaz entre la fuente de información y el sistema de comunicaciones en el extremo de transmisión hasta (2) la interfaz entre el sistema de comunicaciones y el usuario o procesador de la información, o la aplicación en el extremo de recepción.

DIFERENCIA EN EL TIEMPO DE LLEGADA (TDOA). La diferencia de tiempo relativo de una señal de transpondedor procedente de la misma aeronave (o vehículo terrestre) que se recibe en diferentes receptores.

DIRECCIÓN DE CONEXIÓN. Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

DIRECCIÓN DE AERONAVE. Combinación única de 24 bits que puede asignarse a una aeronave para fines de las comunicaciones aeroterrestres, la navegación y la vigilancia. Los transpondedores SSR en Modo S transmiten señales espontáneas ampliadas para hacer posible la radiodifusión de posiciones obtenidas de la aeronave con fines de vigilancia. La radiodifusión de este tipo de información constituye una forma de vigilancia dependiente automática (ADS) denominada ADS-radiodifusión (ADS-B).

DME: Equipo radiotelemétrico UHF.

DME/P. Elemento radiotelemétrico del MLS, donde la "P" significa telemetría de precisión. Las características del espectro son similares a las del DME/N.

DME/N. Equipo radiotelemétrico, principalmente para servir las necesidades operacionales de la navegación en ruta o TMA, donde la "N" identifica las características de espectro estrecho.

DUPLEX. Método por el cual la telecomunicación entre dos estaciones puede efectuarse simultáneamente en ambos sentidos.

DURACIÓN DEL IMPULSO. Intervalo de tiempo entre los puntos de amplitud 50% de los bordes anterior y posterior de la envolvente del impulso, es decir, entre los puntos b y f de la Figura 3-1.

ELM DE ENLACE ASCENDENTE (UELM). Expresión por la que se indica la comunicación de longitud ampliada en enlace ascendente, mediante interrogaciones COM-C en Modo S de 112 bits, cada una de las cuales contiene el campo de mensaje COM-C de 80 bits (MC).

ELEVACIÓN: Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

ELEMENTO DE MENSAJE DE TEXTO LIBRE. Parte de un mensaje que no se ajusta a ningún elemento de mensaje normalizado de los PANS-ATM (Doc. 4444).

ELEMENTO DE MENSAJE NORMALIZADO. Parte de un mensaje definido en los PANS-ATM (Doc. 4444) en términos del formato de presentación, el uso previsto y los atributos.

EFICACIA DE RESPUESTA. El cociente entre el número de respuestas transmitidas por el transpondedor y el total de interrogaciones válidas recibidas.

EFICACIA DEL SISTEMA. El cociente entre el número de respuestas válidas procesadas por el interrogador y el total de sus propias interrogaciones.

EQUIPO TERMINAL DEL CIRCUITO DE DATOS DE TIERRA (GDCE). Equipo terminal del circuito de datos propio de tierra, asociado común procesador de enlace de datos de tierra (GDLP). Funciona mediante un protocolo exclusivo de enlace de datos en Modo S, para la transferencia de datos entre aire y tierra.

EQUIPO TERMINAL DE DATOS (DTE). El DTE es un punto de extremo de una conexión de subred.

EQUIPO DE TERMINACIÓN DEL CIRCUITO DE DATOS (DCE). El DCE es un equipo del proveedor de la red utilizado para facilitar las comunicaciones entre los DTE.

ENLACE. Por el enlace se conectan un DLE de aeronave y un DLE de tierra y el enlace está unívocamente especificado por la combinación de la dirección DLS de aeronave y la dirección DLS de tierra. Hay una entidad de subred distinta sobre cada punto extremo del enlace.

ENLACE ASCENDENTE. Expresión que se refiere a la transmisión de datos desde la tierra a una aeronave. Las señales tierra-aire en Modo S se transmiten en el canal de frecuencias de interrogación de 1 030 MHz.

ENLACE DESCENDENTE. Expresión que se refiere a la transmisión de datos desde una aeronave hacia tierra. Las señales aire a tierra en Modo S se transmiten por el canal de frecuencias de respuesta de 1 090 MHz.

ELM DE ENLACE DESCENDENTE (DELM). Expresión por la que se indica la comunicación de longitud ampliada en enlace descendente, mediante respuestas COM-D en Modo S de 112 bits, cada una de las cuales contiene el campo de mensaje COM-D de 80 bits (MD).

ENLACE DIGITAL EN VHF (VDL). Subred móvil constituyente de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), que funciona en la banda de frecuencias VHF móviles aeronáuticas. Además, el VOL puede proporcionar funciones ajenas a la ATN, tales como, por ejemplo, la voz digitalizada.

EMPRESA EXPLOTADORA DE AERONAVES. Persona, organismo o empresa que se dedica o que propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

ENTIDAD DE APLICACIÓN (AE). Una AE representa un conjunto de capacidades de comunicación ISO/OSI de un proceso de aplicación en particular (véase ISO/IEC 9545 para mayores detalles).

ENTIDAD DE SERVICIOS PROPIOS EN MODO S (SSE). Entidad que reside en el XDLP para proporcionar el acceso a los servicios propios del Modo S.

ENTIDAD DE GESTIÓN DE SUBRED (SNME). Entidad que reside en el GDLP y que ejecuta la gestión de subred y se comunica con las entidades pares en sistemas intermedios o de extremo.

ENTIDAD DE GESTIÓN DE ENLACE (LME). Máquina de estado de protocolo capaz de captar, establecer y mantener una conexión con un único sistema par. La LME establece las conexiones de enlace de datos y de subred, "transfiere" dichas conexiones y administra la subcapa de control de acceso al medio y la capa física. La LME de aeronave comprueba si puede comunicarse bien con las estaciones terrestres de un solo sistema de tierra. La VME de aeronave crea una LME por cada una de las estaciones terrestres que esté vigilando. De modo análogo la VME de tierra crea una LME por cada una de las aeronaves que esté vigilando. Se suprime la LME cuando ya no es viable la comunicación con el sistema par.

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

ENTIDAD DE GESTIÓN VDL (VME). Entidad propia del VDL que proporciona la calidad de servicio solicitada por la SN_SME definida por la ATN. La VME utiliza las LME (que crea y destruye) para investigar acerca de la calidad de servicios disponibles a partir de los sistemas par.

ENTIDAD DE ENLACE DE DATOS (DLE). Máquina de estado de protocolo capaz de establecer y de gestionar una sola conexión de enlace de datos.

ENTIDAD DE SUBRED. En este documento se utilizará la expresión “DCE de tierra” para la entidad de subred en una estación terrestre que se comunica con una aeronave; se utilizará la expresión “DTE de tierra” para la entidad de subred en un encaminador de tierra que se comunica con una estación de aeronave; y, se utilizará la expresión “DTE de aeronave” para la entidad de subred en una aeronave que se comunica con una estación de tierra. La entidad de subred es una entidad de la capa de paquete según lo definido en la ISO 8208.

ERROR DE POSICIÓN DEL GNSS. Diferencia entre la posición verdadera y la posición determinada mediante el receptor del GNSS.

ERROR A LO LARGO DE LA TRAYECTORIA (PFE). Aquella parte del error de señal de guía que puede hacer que la aeronave se desplace del rumbo y/o de la trayectoria de planeo deseados (véase 3.11).

ESPECIFICACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN. Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

(1). Especificación para la performance de navegación requerida (RNP). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP, por ejemplo, RNP 4, RNP APCH.

(2). Especificación para la navegación de área (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV, por ejemplo, RNAV 5, RNAV 1.

ESTACIÓN DE RADIO DEL CONTROL DE AERÓDROMO. Estación que sirve para las radiocomunicaciones entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves o las estaciones móviles aeronáuticas.

ESTACIÓN FIJA AERONÁUTICA. Estación del servicio fijo aeronáutico.

ESTACIÓN AERONÁUTICA (RR S1.81). Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos, una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

ESTACIÓN DE AERONAVE (RR S1.83). Estación móvil del servicio móvil aeronáutico instalada a bordo de una aeronave, que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN AFTN. Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y que funciona como tal bajo la autoridad o control de un Estado.

ESTACIÓN AFTN DE DESTINO. Estación AFTN a la que se dirigen los mensajes o datos digitales para procesamiento y entrega al destinatario.

ESTACIÓN AFTN DE ORIGEN. Estación AFTN en donde se aceptan los mensajes o datos digitales para su transmisión en la AFTN.

ESTACIÓN DE RADIO DE CONTROL AEROTERRESTRE. Estación de telecomunicaciones aeronáuticas que, como principal responsabilidad, tiene a su cargo las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área.

ESTACIÓN DE RADIOGONIOMETRÍA (RR S1.91). Estación de radio determinación que utiliza la radiogoniometría. La aplicación aeronáutica de la radiogoniometría se halla en el servicio de radionavegación aeronáutica.

ESTACIÓN MÓVIL DE SUPERFICIE. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas, que no sea estación de aeronave, destinada a usarse mientras está en movimiento o cuando se detiene en puntos no determinados.

ESTACIÓN DE LA RED. Estación aeronáutica que forma parte de una red radiotelefónica.

ESTACIÓN REGULAR. Una estación elegida de entre aquellas que forman una red radiotelefónica aeroterrestre en ruta, para que, en condiciones normales, comunique con las aeronaves o intercepte sus comunicaciones.

ESTACIÓN TERRENA DE TIERRA (GES). Estación terrena del servicio fijo por satélite o, en algunos casos, del servicio móvil aeronáutico por satélite, instalada en tierra en un punto fijo especificado para proporcionar un enlace de alimentación al servicio móvil aeronáutico por satélite. Esta definición se utiliza en el reglamento de radiocomunicaciones de la UIT bajo el título de “estación terrena aeronáutica”. La definición de “GES” que figura en este documento.

ESTACIÓN TERRENA DE AERONAVE (AES). Estación terrena móvil del servicio móvil aeronáutico por satélite instalada a bordo de una aeronave (véase también “GES”).

ESTACIÓN VDL. Una entidad física de base en la aeronave o de base en tierra capaz de la función VDL en Modos 2, 3 ó 4. En el contexto de este capítulo, se denomina también la estación VDL como “estación”.

ESTACIÓN TRIBUTARIA. Estación fija aeronáutica que puede recibir o transmitir mensajes o datos digitales, pero que no los retransmite más que para prestar servicio a estaciones similares conectadas por medio de ella a un centro de comunicaciones.

SARPS se incluye para distinguirla claramente de la estación terrena de aeronave (AES), que es una estación del servicio móvil a bordo de una aeronave.

FUNCIÓN DE FORMATO Y GESTIÓN GENERAL (GFM). Función de la aeronave responsable del formato de los mensajes que van a insertarse en los registros de transpondedores. Se encarga además de detectar y tramitar condiciones de error, como pérdida de datos de entrada.

FUN

servicios de una subred particular a las características y servicios requeridos por la facilidad entre redes.

FUNCIONAMIENTO SINCRÓNICO. Funcionamiento en el que el intervalo de tiempo entre unidades de códigos es una constante.

FRECUENCIA PRINCIPAL. Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use de preferencia en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

FRECUENCIA SECUNDARIA. Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use en segundo término en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

GNSS: Sistema mundial de navegación por satélite.

GUÍA DE ENCAMINAMIENTO. Una lista, en un centro de comunicaciones, que indica el circuito de salida que hay que utilizar para cada destinatario.

GRUPO DE INTERROGADORES. Dos o más interrogadores con el mismo código de identificador de interrogador (II), que funciona conjuntamente para asegurar que no se interfiere en la actuación requerida de cada uno de los interrogadores para fines de vigilancia y enlace de datos, en zonas de cobertura común.

GRUPO DE USUARIOS. Un grupo de estaciones de tierra y/o de aeronave que comparten la conectividad para voz y/o datos. Para las comunicaciones orales, todos los miembros de un grupo de usuarios pueden tener acceso a todas las comunicaciones. Para comunicaciones de datos, se incluye la conectividad punto-a-punto de mensajes aire-a-tierra y punto-a-punto y la conectividad de la radiodifusión para mensajes de tierra-a-aire.

GRADO DE DISTORSIÓN EN TEXTO NORMALIZADO. El grado de distorsión de la restitución medido durante un período de tiempo determinado, cuando la modulación es perfecta y corresponde a un texto específico.

ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos.

INTERROGACIÓN DE COORDINACIÓN. Interrogación en Modo S (transmisión en enlace ascendente) radiada por sistemas ACAS II o III y que contiene un mensaje de resolución.

INTEGRIDAD. Medida de la confianza que puede tenerse en la exactitud de la información proporcionada por la totalidad del sistema. En la integridad se incluye la capacidad del sistema de proporcionar avisos oportunos y válidos al usuario (alertas).

INTRUSO. Aeronave dotada de transpondedor SSR dentro del alcance de vigilancia del ACAS y respecto a la cual el ACAS sigue un rastro establecido.

INTERVALO ACTUAL. El intervalo en el que comienza una transmisión recibida.

INTERVALO. Uno de los intervalos de la serie de intervalos consecutivos de igual duración. Cada ráfaga de transmisión se inicia en el comienzo de un intervalo.

INTENSIDAD DEL AVISO DE RESOLUCIÓN. Magnitud de la maniobra indicada por el RA. Un RA puede tener varias intensidades sucesivas antes de ser cancelado. Una vez que se presenta una nueva intensidad RA, la anterior queda automáticamente anulada.

INSTALACIÓN ILS DE CATEGORÍA DE ACTUACIÓN

I: Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo a una altura de 60m (200ft) o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.

INDICADOR DE LUGAR. Grupo de clave, de cuatro letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

INTEGRIDAD DEL ILS. La calidad referente a la seguridad que ofrece la precisión de la información suministrada por la instalación. El nivel de integridad del localizador o de la trayectoria de planeo se expresa en función de la probabilidad de que no se radien señales de guía falsas.

INSTALACIÓN ILS DE CATEGORÍA DE ACTUACIÓN

I. Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo a una altura de 60 m (200ft), o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.

Esta definición no tiene por finalidad impedir la utilización del ILS para la Categoría de actuación I por debajo de la altura de 60 m (200 ft) con referencia visual, cuando la calidad de la orientación facilitada lo permita y cuando se hayan establecido procedimientos operativos satisfactorios.

INSTALACIÓN ILS DE CATEGORÍA DE ACTUACIÓN

II: Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo a una altura de 15m (50ft) o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.

INSTALACIÓN ILS DE CATEGORÍA DE ACTUACIÓN III:

Un ILS que con la ayuda de equipo auxiliar cuando sea necesario, proporcione información de guía desde el límite de cobertura de la instalación hasta la superficie de la pista, y a lo largo de la misma.

INFORME DE CAPACIDAD. Información sobre la capacidad de enlace de datos del transpondedor notificada en el campo de capacidad (CA) de una respuesta a llamada general, o en la transmisión de señales espontáneas (véase "Informe de capacidad de enlace de datos").

INFORME DE CAPACIDAD DE ENLACE DE DATOS.

Información en una respuesta COM-B por la que se indican las capacidades completas de comunicaciones en Modo S de la instalación de aeronave.

LÍMITE DE ALERTA. Margen de tolerancia de error que no debe excederse en la medición de determinado parámetro sin que se expida una alerta.

LÓGICA ANTICOLISIÓN. Subsistema o parte del ACAS que analiza los datos relativos a una aeronave intrusa y la propia

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

MLS: Sistema de aterrizaje por microondas.

MARGEN EFECTIVO. Margen de un aparato determinado que puede medirse en condiciones reales de funcionamiento.

MARGEN. Grado máximo de distorsión del circuito en cuyo extremo están situados los aparatos, compatible con la traducción correcta de todas las señales que puedan recibirse.

MEDIANA VELOCIDAD DE MODULACIÓN. Velocidad de modulación superior a 300 baudios y hasta 3 000 baudios, inclusive.

MEDIO ALTERNATIVO DE COMUNICACIÓN. Medio de comunicación disponible en iguales condiciones, además del medio primario.

MEDIO PRIMARIO DE COMUNICACIÓN. Medio de comunicación que ha de adoptarse normalmente por las aeronaves y por las estaciones terrestres, como primera elección cuando existan otros medios de comunicación.

MENSAJE CPDLC. Información intercambiada entre un sistema de a bordo y su contraparte de tierra. Un mensaje CPDLC consta de un solo elemento de mensaje o de una combinación de elementos de mensaje enviados por el iniciador en una sola transmisión.

MENSAJE DE LONGITUD AMPLIADA (ELM). Serie de interrogaciones COM-C (ELM de enlace ascendente) transmitidas sin necesidad de respuestas intercaladas, o serie de respuestas COM-D (ELM de enlace descendente) transmitidas sin interrogaciones intercaladas.

MENSAJE TERRESTRE EN ENLACE ASCENDENTE POR UAT. Mensaje radiodifundido por estaciones terrestres, dentro del segmento terrestre de la trama UAT, para transmitir información de vuelo tal como datos meteorológicos en texto y en gráficos, avisos y otra información aeronáutica, a las aeronaves que se encuentran en el volumen de servicio de la estación terrestre (para más detalles véase 12.4.4.2).

MENSAJE DE RESOLUCIÓN. El mensaje que contiene el complemento de aviso de resolución (RAC)

MODO DE APROXIMACIÓN FINAL (FA). La condición de la operación del DME/P que presta apoyo a las operaciones de vuelo en las zonas de aproximación final y de pista.

MODULACIÓN POR DESPLAZAMIENTO DE FRECUENCIA CON FILTRO GAUSSIANO (GFSK). Técnica de fase continua de modulación por desplazamiento de frecuencia que utiliza dos tonos y un filtro de forma de impulso gaussiano.

MODULACIÓN POR DESPLAZAMIENTO DE FASE-M (M-PSK). Modulación de fase digital que hace que la forma de onda de la portadora tome un valor M del conjunto de valores M.

MODO DE APROXIMACIÓN INICIAL (IA). La condición de la operación del DME/P que presta apoyo a las operaciones de vuelo fuera de la zona de aproximación final y con características de compatibilidad con el DME/N.

MODO CIRCUITO. Configuración de la red de comunicaciones que confiere la apariencia a la aplicación de un trayecto de transmisión especializado.

MODOS W, X, Y, Z. Método de codificación de las transmisiones del DME mediante separación en el tiempo de los impulsos de un par, de modo que cada frecuencia pueda utilizarse más de una vez.

MODO 2. Un modo VDL sólo de datos que utiliza la modulación D8PSK y un plan de control de acceso múltiple en sentido de portadora (CSMA).

MODO 3. Un modo VDL de voz y de datos que utiliza la modulación D8PSK y un plan de control de acceso al medio TDMA.

MODO 4. Un modo VDL sólo de datos que utiliza un plan de modulación GFSK y acceso múltiple por división en el tiempo auto organizado (STDMA).

MULTIPLEX POR DISTRIBUCIÓN EN EL TIEMPO (TDM). Estrategia de compartición de canal por la que se establece una secuencia en tiempo, en el mismo canal, de paquetes de información provenientes de la misma fuente pero hacia destinos distintos.

NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

NIVEL DE VUELO. Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1 013,2 heptopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

(a) Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- (1). se ajuste al QNH, indicará la altitud.
- (2). se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE.
- (3). se ajuste a la presión de 1 013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

(b) Los términos “altura” y “altitud” usados en la Nota a, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

NIVEL DE SENSIBILIDAD (S). Un número entero que define un conjunto de parámetros utilizados en los algoritmos de aviso de tránsito (TA) y anticolidión para controlar el tiempo de aviso proporcionado por la amenaza posible y por la lógica de detección de amenazas, así como los valores de los parámetros correspondientes a la lógica de selección RA.

NOTAM. Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

OCUPACIÓN DEL TRANSPONDEDOR. Estado de no disponibilidad del transpondedor desde el momento en que éste detecta una señal entrante que parece generar una acción o desde el comienzo

(a) Las señales de los distintos sistemas que contribuyen a la ocupación del transpondedor se describen en el Manual de vigilancia aeronáutica (Doc. 9924), Apéndice M.

ORIGEN VIRTUAL. Punto en el cual la línea recta que pasa por los puntos de amplitud 30 y 5% del borde anterior del impulso corta al eje de amplitud 0% (véase la Figura 3-2).

ORGANISMO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Organismo responsable de la operación de una o varias estaciones del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

PAQUETE. Unidad básica de transferencia de datos entre dispositivos de comunicaciones dentro de la capa de red (p. ej. un paquete ISO 8208 o un paquete en Modo S).

PAQUETE EN MODO S. Paquete que se conforma a la norma de la subred en Modo S, diseñado con el fin de reducir a un mínimo la anchura de banda necesaria del enlace aire-tierra. Los paquetes ISO 8208 pueden transformarse en paquetes en Modo S y viceversa.

PERFORMANCE DE COMUNICACIÓN REQUERIDA (RCP). Declaración de los requisitos de performance de las comunicaciones operacionales en apoyo de funciones específicas de ATM [véase el Manual sobre la performance de comunicación requerida (RCP) (Doc. 9869)].

PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

PROPIA AERONAVE. Aeronave de la cual se habla dotada de ACAS para protegerla contra posibles colisiones y que puede iniciar una maniobra en respuesta a indicaciones del ACAS.

PROPORCIÓN DE ERRORES EN LOS BITS (BER). Número de errores en los bits en una muestra dividida por el número total de bits de la muestra, obtenido generalmente como promedio de numerosas muestras del mismo tipo.

PROTOCOLO INICIADO A BORDO. Procedimiento iniciado en una aeronave dotada de Modo S para entregar a tierra un mensaje de longitud normal o de longitud ampliada en enlace descendente.

PROTOCOLO INICIADO EN TIERRA. Procedimiento iniciado por un interrogador en Modo S para entregar a la instalación en Modo S de aeronave mensajes de longitud normal o de longitud ampliada.

PROTOCOLO COM-B EN MODO S INICIADO A BORDO (AICB). Procedimiento iniciado por un transpondedor en Modo S para transmitir un único segmento COM-B desde la instalación de aeronave.

PROTOCOLO COM-B EN MODO S INICIADO EN TIERRA (GICB). Procedimiento iniciado por un interrogador en Modo S para obtener un solo segmento COM-B de una instalación de aeronave en Modo S, incorporando en dicho procedimiento el contenido de uno de los 255 registros COM-B del transpondedor en Modo S.

PROTOCOLO EN MODO S DIRIGIDO A MULTISITIO. Procedimiento por el que se asegura que la extracción y el cierre

de un mensaje de longitud normal o de longitud ampliada en enlace descendente dependen solamente del interrogador en Modo S seleccionado específicamente por la aeronave.

PROTOCOLO PROPIO DEL MODO S (MSP). Protocolo que proporciona un servicio datagrama restringido en el ámbito de la subred en Modo S.

PROTOCOLOS DE RADIODIFUSIÓN EN MODO S. Procedimientos por los que se permite que reciban mensajes de longitud normal, en enlace ascendente o en enlace descendente varios transpondedores o varios interrogadores en tierra, respectivamente.

PROXIMIDAD MÁXIMA. Situación en la que la propia aeronave ACAS está a la mínima distancia del intruso. Por consiguiente, la distancia en el momento de proximidad máxima es la mínima posible entre dos aeronaves y la hora de proximidad máxima es la correspondiente a esta situación.

PROCESADOR DE ENLACE DE DATOS DE TIERRA (GDLP). Procesador que reside en tierra específicamente asignado a determinado enlace de datos aire-tierra (p. ej., Modo S) y que proporciona gestión de canal y segmenta o reensambla los mensajes para que sean transferidos. Por un lado está conectado a elementos de tierra, comunes a todos los sistemas de enlace de datos, y por otro lado al enlace aire-tierra propiamente dicho.

PRECISIÓN DE VELOCIDAD DE TRANSMISIÓN POR CANAL. Por canal. Por ejemplo, a una velocidad de transmisión por canal de 1,2 kbits/s, un error máximo de una parte en 106 implica que el error máximo admisible en el reloj es de $\pm 1,2 \times 10^{-3}$ Hz.

POTENCIA MEDIA (DE UN TRANSMISOR RADIOELÉCTRICO). La media de la potencia suministrada a la línea de alimentación de la antena por un transmisor en condiciones normales de funcionamiento, evaluada durante un intervalo de tiempo suficientemente largo comparado con el período correspondiente a la frecuencia más baja que existe realmente como componente de modulación.

POTENCIA ISÓTROPARADIADA EQUIVALENTE (PIRE). Producto de la potencia suministrada a la antena transmisora por la ganancia de antena en una dirección determinada en relación con una antena isótropa (ganancia absoluta o isótropa).

POTENCIA MÁXIMA DE ENVOLVENTE (PEP). Potencia máxima de la señal modulada proporcionada por el transmisor a la línea de transmisión de la antena.

PROCESADOR DE ENLACE DE DATOS DE AERONAVE (ADLP). Procesador que reside en la aeronave específicamente asignado a un determinado enlace de datos aire-tierra (por ejemplo Modo S) y que proporciona gestión de canal y segmenta y/o reensambla los mensajes para que sean transferidos. Por un lado está conectado a elementos de aeronave, comunes a todos los sistemas de enlace de datos, y por otro lado al enlace aire-tierra propiamente dicho.

PUNTO-A-PUNTO. Perteneciente o relativo a la interconexión de dos dispositivos. Particularmente instrumentos de usuario de extremo. Trayecto de comunicaciones de servicio cuyo objetivo consiste en conectar dos usuarios de extremo discreto; por contraposición al servicio de radiodifusión o al servicio multipunto.

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

PUNTO DE REFERENCIA DE APROXIMACIÓN MLS. Punto en la trayectoria de planeo mínima a una altura determinada sobre el umbral.

PUNTO DE REFERENCIA MLS. Punto del eje de la pista más próximo al centro de fase de la antena de elevación de aproximación.

PUNTO DE TOMA DE CONTACTO. Punto en el que la trayectoria nominal de planeo intercepta la pista.

PUNTO DE MUESTREO ÓPTIMO. El punto de muestreo óptimo de un tren de bits UAT recibido se encuentra en el centro nominal de cada período de bits, cuando la separación de frecuencias es de más o de menos 312,5 kHz.

PUNTO DE MEDICIÓN DE POTENCIA (PMP). Un cable conecta la antena con el equipo UAT. El PMP es el extremo de dicho cable que se une a la antena. Se considera que todas las mediciones de potencia se efectúan en el PMP salvo especificación en contrario. Se supone que el cable que conecta el equipo UAT a la antena tiene una pérdida de 3 dB.

PUNTO "A" DEL ILS. Punto de la trayectoria de planeo situado a 7,5 km (4 NM) del umbral, medido sobre la prolongación del eje de la pista en la dirección de la aproximación.

PUNTO "B" DEL ILS. Punto de la trayectoria de planeo situado a 1 050 m (3 500 ft) del umbral, medidos sobre la prolongación del eje de la pista en la dirección de la aproximación.

PUNTO "C" DEL ILS. Punto por el que la parte recta descendente de la prolongación de la trayectoria nominal de planeo nominal pasa a la altura de 30 m (100 ft) sobre el plano horizontal que contiene el umbral.

PUNTO "D" DEL ILS. Punto situado a 4 m (12 ft) sobre el eje de la pista y que dista 900 m (3 000 ft) del umbral en la dirección del localizador.

PUNTO "E" DEL ILS. Punto situado a 4 m (12 ft) sobre el eje de la pista y que dista 600 m (2 000 ft) del extremo de parada de la pista en la dirección del umbral. Véase el Adjunto C, Figura C-1. del ANEXO 10 volumen I.

PUERTO DE LA ANTENA. Punto donde se especifica la potencia de la señal recibida. En una antena activa, el puerto de la antena es un punto ficticio entre los elementos y el preamplificador de la antena. En una antena pasiva, el puerto de la antena es la salida misma de la antena.

RADIODIFUSIÓN. Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

RAC ACTIVO. Un RAC es activo si limita actualmente la selección del RA. Son activos los RAC que se han recibido durante los últimos seis segundos y que no hayan sido explícitamente cancelados.

RASTRO ESTABLECIDO. Rastro generado por la vigilancia aire-aire del ACAS que se considera procedente de una aeronave real.

RECEPTOR DE ALTA PERFORMANCE. Receptor UAT con selectividad perfeccionada para mejorar aún más el rechazo de

la interferencia DME de frecuencia adyacente (para más detalles véase 12.3.2.2).

RECEPTOR NORMALIZADO. Receptor UAT para fines generales que cumple con los requisitos mínimos de rechazo de la interferencia proveniente del equipo radiotelemétrico (DME) de la frecuencia adyacente.

RECEPCIÓN SATISFACTORIA DEL MENSAJE (SMR). La función dentro del receptor UAT que declara que un mensaje recibido es válido para pasarlo a una aplicación que utiliza mensajes UAT recibidos. Véase la Sección 4 de la Parte I del Manual del transceptor de acceso universal (UAT) (Doc. 9861) para obtener una descripción detallada del procedimiento que el receptor UAT debe seguir para declarar la recepción satisfactoria del mensaje.

RASTRO. Secuencia de por lo menos tres mediciones que se supone que razonablemente representan las posiciones sucesivas de una aeronave.

RESPUESTA DE COORDINACIÓN. Respuesta en Modo S (transmisión en enlace descendente) acusando recibo de la recepción de una interrogación de coordinación emitida por un transpondedor en Modo S que es parte de una instalación ACAS II o III.

RAFAGA. Conjunto contiguo, definido en función del tiempo de una o más unidades de señalización conexas que puede transmitir información de usuario, así como protocolos, señalización y cualquier preámbulo necesario.

RAFAGA M. Un bloque de bits de datos del canal de gestión utilizado en el VDL en Modo 3. Esta ráfaga incluye la información de señalización necesaria para el acceso al medio y la supervisión del estado del enlace.

RAFAGA VDL MODO 4. Una ráfaga de enlace digital VHF (VDL) Modo 4 está compuesta de una secuencia de campos de dirección de fuente, ID de ráfaga, información, reserva de intervalo y secuencia de verificación de trama (FCS), encuadrados por secuencias de bandera iniciales y finales. El comienzo de una ráfaga puede ocurrir solamente en intervalos de tiempo cuantificados y esta restricción permite deducir el tiempo de propagación entre la transmisión y la recepción.

RADIOGONIOMETRÍA (RR S1.12). Radiodeterminación que utiliza la recepción de ondas radioeléctricas para determinar la dirección de una estación o de un objeto.

RADIOMARCACIÓN. Ángulo determinado en una estación de radiogoniometría, formado por la dirección aparente producida por la emisión de ondas electromagnéticas procedentes de un punto determinado, y otra dirección de referencia. Radiomarcación verdadera es aquella cuya dirección de referencia es el norte verdadero. Radiomarcación magnética es aquella cuya dirección de referencia es el norte magnético.

RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIAS (SSR). Sistema radar de vigilancia que usa transmisores/receptores (interrogadores) y transpondedores. Los requisitos para los interrogadores y transpondedores están especificados en el Capítulo

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

ADS-B: Vigilancia dependiente automática radiodifusión
ADS-C: Vigilancia dependiente automática contrato
AMSL: Sobre el nivel medio del mar
AFS: Servicio fijo aeronáutico
ATC: Control de tránsito aéreo
ATN: Red de telecomunicaciones aeronáuticas
AFTN: Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
CCA: Circular Conjunta de Asesoramiento
CIDIN: Red OACI común de intercambio de datos
CNS: Comunicaciones, navegación y vigilancia
CPDLC: Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
GBAS: Sistema de aumentación basado en tierra
GNSS: Sistema mundial de navegación por satélite
HF: Alta frecuencia [3 000 a 30 000 kHz]
ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos
MHz: Mega Hertz
MLS: Sistema de aterrizaje por microondas
RAC: Regulación de Aviación Civil
RCP: Performance de comunicación requerida
RNAV: Navegación de área
RNP: Performance de navegación requerida
SARPS: Normas y métodos recomendados [OACI]
SMR: Radar de movimiento en la superficie
SSR: Radar secundario de vigilancia
UHF: Frecuencia ultra alta [300 a 3 000 MHz]
VHF: Muy alta frecuencia [30 a 300 MHz]
VOR: Radiofaro omnidireccional VHF

SECCIÓN 1 REQUISITOS

Presentación y Generalidades

(a) Presentación

- (1). El RAC 10 consta de dos Secciones (1 y 2).
- (2). El texto de esta RAC está escrito en Arial 10.
- (3). La sección 1 del RAC 10, se presenta en páginas sueltas formadas por una sola columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- (4). El contenido de la Sección 1 es de acatamiento obligatorio, todas y cada una de las normas que se encuentren dentro de esta sección, a que se haga referencia específica y que estén igualmente dentro de la Sección 1. De igual forma, a todas las normas se les ha dotado de un título que indique un resumen del contenido de la misma, de manera que facilite su manejo y comprensión.
- (5). El contenido de la Sección 2 ilustra los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para suplir con un párrafo específico para cada una de las normas que así lo necesite, teniendo en el formato electrónico su respectivo hipervínculo que permite un manejo más ágil y eficiente del documento.

(b) Introducción General

- (1) las Regulaciones contenidas en esta RAC 10 debe ser aplicada por el proveedor de servicio CNS para el desarrollo y aplicación de las Telecomunicaciones Aeronáuticas las cuales serán aplicables para el Estado de Honduras.

- (2) El RAC 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas está fundamentado en el Anexo 10 y sus 5 volúmenes.

SUBPARTE A ESPECIFICACIONES GENERALES

RAC 10.005 Efectividad

Esta RAC 10 será de aplicación obligatoria de forma inmediata a partir de su publicación.

RAC 10.010 Aplicabilidad

(a) La Regulación RAC 10 se aplicará a los proveedores CNS de los Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas que brindan dichos servicios en las áreas de Navegación Aérea que la República de Honduras tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales.

Para lo cual debe ser competente en el área de mantenimiento de equipos de comunicación, navegación y vigilancia.

RAC 10.015 Responsabilidades

- (a) La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) es la encargada de dictar las disposiciones, para que el contenido del presente RAC 10 sea actualizado, modificado, ampliado o reducido en los aspectos técnicos, sin comprometer o alterar su estructura ni el orden jurídico vigente, mediante revisiones, y su distribución oportuna a quienes corresponda.
- (b) Las ediciones de la presente edición del RAC 10 serán distribuidas en formato electrónico a los Proveedores de los Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas y estarán disponibles en el sitio Web de la AHAC, habilitadas al efecto.
- (c) Los Volúmenes (I, II, III, IV y V) del Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a los cuales hace referencia el presente RAC 10, con sus respectivas enmiendas y actualizaciones, estarán disponibles en la sección de Biblioteca Técnica, para consulta.
- (d) Los Manuales Técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a los cuales hace referencia el presente RAC 10, con sus respectivas enmiendas y actualizaciones y documentos estarán disponibles en la sección de Biblioteca Técnica, para consulta.
- (e) La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil es la responsable de controlar la adecuada aplicación de las disposiciones contenidas en el presente RAC 10.

SUBPARTE B GENERALIDADES

RAC 10.020 Efectividad

- (a) Los proveedores de los servicios debe de ser comisionados por el Estado de Honduras a través de la AHAC como Proveedores de Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas (CNS) para brindar los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia aeronáuticos.
- (b) El proveedor de Servicio de CNS, involucrados en la provisión de servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia, debe cumplir con lo dispuesto en el presente RAC 10 y debe mantener una copia debidamente actualizada, ya sea en forma impresa o digital.

RAC 10.360 Generalidades

(Ver CCA 10.360)

- (a) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse que los servicios de comunicaciones de la ATN funcionarán con las aplicaciones ATN.
- (b) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse que los requisitos para la implantación de la ATN se formularán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. En estos acuerdos, se especificará el área en que se aplicarán las normas de comunicaciones para ATN/OSI o ATN/IPS.

RAC 10.365 Requisitos Generales

(Ver CCA 10.365)

- (a) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse que la ATN utilizará las normas de comunicaciones para interconexión de sistemas abiertos (OSI) de la Organización Internacional de Normalización (ISO), o las normas de comunicaciones de la Sociedad Internet (ISOC) para el conjunto de protocolos de Internet (IPS).
- (b) La cabecera AFTN/AMHS garantizará el interfuncionamiento de las estaciones y redes AFTN y CIDIN con la ATN.
- (c) El o los trayectos autorizado(s) se definirá(n) sobre la base de una política de encaminamiento predefinida.
- (d) La ATN transmitirá, retransmitirá y entregará mensajes de acuerdo con las clasificaciones de prioridades y sin discriminación o retraso indebido.
- (e) La ATN dispondrá de los medios para definir las comunicaciones de datos que pueden transmitirse únicamente por los trayectos autorizados con respecto al tipo y categoría de tráfico de mensajes especificados por el usuario.
- (f) La ATN establecerá las comunicaciones de conformidad con la performance de comunicación requerida (RCP) prescrita.

La ATN funcionará de conformidad con las prioridades de comunicaciones definidas en la Tabla 3-1 y la Tabla 3-2 del Capítulo 3, Volumen III, Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (g) La ATN permitirá el intercambio de información de aplicación para indicar que se dispone de uno o varios trayectos autorizados.
- (h) La ATN notificará a los procesos de aplicación apropiados cuando no se disponga de trayecto autorizado;
- (i) La ATN dispondrá de lo necesario para utilizar eficientemente las subredes de anchura de banda limitada;
- (j) La ATN debe permitir la conexión de un sistema intermedio de aeronave (encaminador) con un sistema

intermedio de tierra (encaminador) a través de diferentes subredes.

- (k) La ATN debe permitir la conexión de un sistema intermedio de aeronave (encaminador) con diferentes sistemas intermedios de tierra (encaminador).
- (l) La ATN permitirá el intercambio de información sobre direcciones entre aplicaciones.
- (m) Cuando se utilice la hora absoluta del día en la ATN, tendrá una exactitud de 1 segundo en relación con el Tiempo Universal Coordinado (UTC).

RAC 10.370 Requisitos de las aplicaciones ATN

(Ver CCA 10.370)

- (a) Aplicaciones del sistema.
 - (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse que, La ATN dará apoyo a las aplicaciones de capacidad de iniciación de enlace de datos (DLIC) cuando se implanten los enlaces de datos aire-tierra.
 - (2). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, cuando se ponga en funcionamiento el AMHS y/o los protocolos de seguridad, el sistema de extremo ATN/OSI dará apoyo a las funciones de aplicación del directorio de servicios (DIR) siguientes:
 - (i) extracción de información de directorio; y,
 - (ii) modificación de información de directorio.
 - (b) aplicaciones aire-tierra.
 - (1). La ATN tendrá capacidad para dar apoyo a una o más de las siguientes aplicaciones:
 - (i) ADS-C;
 - (ii) CPDLC; y,
 - (iii) FIS (incluidos ATIS y METAR).
 - (c) aplicaciones tierra tierra.
 - (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse que la ATN tendrá capacidad para dar apoyo a las siguientes aplicaciones:
 - (i) La comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC); y
 - (ii) Las aplicaciones de servicio de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS).
- RAC 10.375 Requisitos del servicio de comunicaciones ATN**
(Ver CCA 10.375)
- (a) Servicio de comunicaciones de las capas superiores ATN/IPS
 - (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un sistema anfitrión (host) ATN tendrá la capacidad de dar apoyo a las capas superiores ATN/IPS, incluidas una capa de aplicación.

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

(b) Servicio de comunicaciones de las capas superiores ATN/OSI

- (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un sistema de extremo ATN/OSI (ES) tendrá la capacidad de dar apoyo a los servicios de comunicaciones de las capas superiores (ULCS), incluidas las capas de sesión, presentación y aplicación.

(c) Servicio de comunicaciones ATN/IPS

- (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un sistema anfitrión (host) ATN tendrá la capacidad de dar apoyo a las ATN/IPS, incluidas:
 - (i) Ala capa de transporte, de conformidad con RFC 793 (TCP) y RFC 768 (UDP) y
 - (ii) La capa de red, de conformidad con RFC 2460 (IPv6)
- (2). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un encaminador IPS dará apoyo a la capa de red ATN de conformidad con RFC 2460 (IPv6) y RFC 4271 (BGP), y RFC 2858 (extensiones de multiprotocolo BGP).

(d) Servicio de comunicaciones ATN/OSI

- (1). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un sistema de extremos ATN/OSI tendrá capacidad para dar apoyo a la AYN, incluyendo:
 - (i) La capa de transporte de conformidad con ISO/IEC 8073 (TP4) y como opción, ISO/IEC 8602 (CLTP) y
 - (ii) La capa de red de conformidad con ISO/IEC 8473 (CLNP).
- (2). el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, un sistema intermedio (IS) ATN dará apoyo a la capa de red ATN de conformidad con ISO/IEC 8473 (CLNP) e ISO/IEC 10747 (IDRP).

RAC 10.380 Requisitos de asignación de nombres y direccionamiento ATN.

(Ver CCA 10.380)

- (a) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, en la ATN se dispondrá lo necesario para la identificación inequívoca de aplicaciones.
- (b) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, en la ATN se dispondrá lo necesario para el direccionamiento inequívoco
- (c) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, la ATN dispondrá de los medios para el direccionamiento inequívoco respecto de todos los sistemas de extremo (anfitriones) e intermedios (encaminadores) de la ATN.
- (d) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, los planes de asignación de nombres y direccionamiento ATN permitirán que los Estados y organizaciones asignen las direcciones y nombres dentro de sus propios dominios administrativos.

RAC 10.385 Requisitos de seguridad ATN.

(Ver CCA 10.385)

- (a) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, que La ATN dispondrá lo necesario para que únicamente la dependencia ATS de control pueda dar instrucciones ATC a las aeronaves que operan en su espacio aéreo.
- (b) el proveedor de servicio CNS debe asegurarse, que La ATN permitirá que el destinatario de un mensaje identifique al originador del mismo.
- (c) Los sistemas de extremo de la ATN que dan apoyo a los servicios de seguridad ATN debe tener la capacidad de autenticar la identidad de los sistemas de extremo pares, autenticar la fuente de mensajes y garantizar la integridad de los datos de los mensajes.
- (d) Los servicios ATN debe estar protegidos contra ataques al servicio hasta un nivel acorde con los requisitos del servicio de la aplicación.

RAC 10.390. Requisitos de las aplicaciones ATN.

(Ver CCA 10.390)

- (a) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación CM:
 - (1). conexión;
 - (2). contacto;
 - (3). actualización;
 - (4). consulta al servidor CM;
 - (5). actualización del servidor CM;
 - (6). retransmisión en tierra;
 - (7). registro.
- (b) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las funciones de aplicación DIR siguientes:
 - (1). vinculación al directorio;
 - (2). extracción de información de directorio; y,
 - (3). cambio de información de directorio.
- (c) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación ADS:
 - (1). contratos a solicitud.
 - (2). contratos periódicos.
 - (3). contratos relacionados con un suceso.
 - (4). contratos de emergencia; y,
 - (5). contratos anticipados.
- (d) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación

CPDLC:

- (1). intercambio de mensajes controlador-piloto.
- (2). transferencia de autoridad de datos.
- (3). autorización subsiguiente; y,
- (4). retransmisión en tierra.

(e) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación ATIS:

- (1). contratos a pedido FIS a bordo.
- (2). contratos de actualización FIS iniciados a bordo. y
- (3). cancelación de contratos FIS iniciados tanto a bordo como en tierra.

(f) La ATN tendrá capacidad para prestar apoyo a la función de la aplicación METAR para contratos de demanda FIS a bordo.

(g) La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación AIDC:

- (1). notificación del vuelo.
- (2). coordinación del vuelo.
- (3). transferencia de control.
- (4). transferencia de comunicaciones.
- (5). transferencia de datos de vigilancia; y,
- (6). transferencia de datos generales.
- (7). La ATN debe tener capacidad para dar apoyo a la aplicación de servicios de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS).

RAC 10.395 Requisitos del Servicio de comunicaciones ATN.
(Ver [CCA 10.395](#))

(a) El servicio de comunicaciones de las capas superiores comprenderá:

- (1). la capa de sesión.
- (2). la capa de presentación.
- (3). la estructura de la entidad de aplicación.
- (4). el elemento de servicio para control de asociación (ACESE).
- (5). el objeto de servicio de aplicación (ASO) de seguridad, para los servicios de seguridad que prestan apoyo a los sistemas ATN. y
- (6). la función de control (CF).

(b) Un sistema de extremo (ES) ATN tendrá la capacidad para dar apoyo a la interred ATN, incluyendo:

- (1). la capa de transporte. y
- (2). la capa de red.

(c) Un sistema intermedio (IS) ATN apoyará las disposiciones relativas a la capa de red ATN, en forma apropiada a la clase de IS ATN en cuestión.

RAC-10.400 Requisitos de asignación de nombres y direccionamiento ATN.
(Ver [CCA 10.400](#))

(a) En la ATN se dispondrá lo necesario para asignar nombres de entidad de aplicación.

(b) En la ATN se dispondrá lo necesario para el direccionamiento de red y transporte.

RAC 10.405 Requisitos de gestión del sistema ATN
(Ver [CCA 10.405](#))

(a) La ATN tendrá capacidad de dar apoyo a las siguientes funciones de la aplicación de gestión de sistemas:

- (1). gestión de fallas.
- (2). gestión de configuración.
- (3). gestión de contabilidad.
- (4). gestión de rendimiento; y,
- (5). gestión de seguridad.

b) Los sistemas de extremo y los sistemas intermedios ATN que sirven de apoyo a la aplicación de gestión de sistemas ATN y los administradores SM proporcionarán acceso a los objetos gestionados.

RAC 10.410 Requisitos de seguridad ATN.
(Ver [CCA 10.410](#))

(a) La seguridad de la ATN se logrará mediante una combinación de disposiciones técnicas, medidas de seguridad física locales y medidas de seguridad de procedimientos.

(b) Se aplicarán las técnicas físicas y de procedimientos siguientes para proporcionar seguridad a los sistemas de extremo, los sistemas intermedios, los administradores de sistemas, los servidores de guía y las subredes de la ATN:

- (1). Se restringirá el acceso físico a los sistemas de extremo, sistemas intermedios, puestos de trabajo SM, servidores de guía, conmutadores de subred, administradores de la red y otros subsistemas de red esenciales de la ATN;
- (2). Se restringirá el acceso de los usuarios a los sistemas de extremo, sistemas intermedios, servidores de guía y puestos de trabajo SM de la ATN, al personal autorizado únicamente; y,
- (3). Se prohibirá o se restringirá el acceso a distancia a los sistemas de extremo de tierra, sistemas intermedios y puestos de trabajo SM de la ATN.

(c) Los mensajes ATS estarán protegidos contra suplantación, modificaciones y repetición.

(d) Debe aceptarse las peticiones de protección de los mensajes ATS.

(e) Los servicios ATN que tramitan mensajes hacia y desde las aeronaves estarán protegidos contra ataques de denegación de servicio hasta un nivel de probabilidad que concuerde con la disponibilidad del servicio de aplicación requerido.

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

- (e) AVISO
- (1). En los acuerdos mencionados se estipulará que debe proporcionarse un aviso anticipado de por lo menos dos años respecto de la obligatoriedad de llevar el equipo de a bordo.
- (f) Interconexión de redes de estación de tierra
- (1). Los subsistemas de estación de tierra HF DL debe estar interconectados mediante un subsistema común de gestión de tierra.
- (g) Sincronización de la estación de tierra
- (1). La sincronización de los subsistemas de estación de tierra HF DL estará dentro del margen de ± 5 ms UTC. Debe remitirse una notificación apropiada a todos los subsistemas de estación de aeronave y de estación de tierra, respecto a cualquier estación que no funcione dentro del margen de ± 25 ms UTC, para que haya continuidad en el funcionamiento del sistema.
- (h) Calidad de servicio
- (i) proporción de errores residuales por paquete
- (1). La proporción de errores no detectados en un paquete de usuario de red que contenga entre 1 y 128 octetos de datos de usuario será igual o inferior a 1 en 106.
- (j) rapidez de servicio
- (1). Los retardos de tránsito y transferencia de paquetes de usuario de red (128 octetos) cuyas prioridades están definidas en la Parte I, Capítulo 4, Tabla 4-26 para prioridades de mensajes de 7 a 14, no excederán de los valores de la Tabla 11-1*.del anexo 10 volumen III.
- RAC 10.585 Protocolo de enlace de datos HF.**
- (a) El protocolo HF DL consistirá en una capa física, una capa de enlace y una capa de subred según lo especificado a continuación.
- (b) Características RF de la capa física
- (1). Las estaciones de aeronave y de tierra tendrán acceso al medio físico que funciona en modo simplex.
- (c) bandas de frecuencias
- (1). Las instalaciones HF DL serán capaces de funcionar por cualquier frecuencia portadora (referencia) de banda lateral única (BLU) disponible para el servicio móvil aeronáutico (R) en la banda 2,8 a 22 MHz y de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- (d) CANALES.
- (1). La utilización de canales se conformará a la tabla de frecuencias de portadora (referencia) del Apéndice 27 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.
- (e) sintonización
- (1). El equipo será capaz de funcionar en múltiples enteros de 1 kHz
- (f) Banda lateral
- (1). La banda lateral utilizada para la transmisión estará en el lado superior de su frecuencia portadora (referencia)
- (g) modulación
- (1). El HF DL empleará la manipulación por desplazamiento de fase-M (M-PSK) para modular la frecuencia portadora de radio a la frecuencia asignada. La velocidad de transmisión de símbolos será de 1 800 símbolos por segundo ± 10 partes por millones. El valor de M y la velocidad de transmisión de datos de información serán los especificados en la Tabla 11-2.
- (h) portadora m-psk
- (1). La portadora M-PSK expresada matemáticamente estará definida por:
- $$s(t) = A \sum (p(t-kT) \cos[2 \pi f t + \phi(k)]), k = 0, 1, \dots, N-1;$$
- Siendo:
- N = número de símbolos M-PSK en la unidad de datos de protocolo de capa física (PPDU) transmitida
- s(t) = forma de onda analógica o señal al tiempo t
- A = amplitud máxima
- f_0 = portadora BLU (referencia) + 1 440 Hz
- T = período de símbolo M-PSK (1/1 800 s)
- $\phi(k)$ = fase del k(i) símbolo M-PSK
- p(t-kT) = forma de impulsos del k(i) M-PSK al tiempo t.
- (i) forma de impulsos.
- (1). La forma de impulsos, p(t), determinará la distribución espectral de la señal transmitida. La transformación de Fourier de la forma de impulsos, P(f), será definida por: La estabilidad básica de frecuencia de la función transmisora será superior a:
- $$P(f) = 1, \text{ si } 0 < |f| (1 \pm b)/2T$$
- $$P(f) = \cos \{ \pi (2|f|T \pm 1 \pm b)/4b \}, \text{ si } (1 \pm b)/2T < |f| (1 \pm b)/2T$$
- $$P(f) = 0, \text{ si } |f| > (1 \pm b)/2T$$
- (2). En la que se ha seleccionado el parámetro espectral de caída rápida, b = 0,31, de forma que los puntos de -20 dB de la señal están en la portadora BLU (referencia) + 290 Hz y portadora BLU (referencia) + 2 590 Hz y la relación de potencia máxima a potencia promedio de la forma de onda es inferior a 5 dB.
- (j) estabilidad del transmisor.
- (3). La estabilidad básica de frecuencia de la función transmisora será superior a:
- (i) ± 20 Hz para subsistemas de estación de aeronave HF DL; y,
- (ii) ± 10 Hz para subsistemas de estación de tierra HF DL.
- (k) estabilidad del receptor.
- (1). La estabilidad básica de frecuencia de la función receptora será tal que, con la estabilidad de función

transmisora especificada en el inciso k) del RAC 10.585, la diferencia total de frecuencias entre las funciones de tierra y las funciones de a bordo, obtenida en servicio, no exceda de 70 Hz.

(l) protección.

- (2). Se aplicará una relación de 15 dB de señal deseada a señal no deseada (D/U) para la protección de asignaciones con canal al HF DL, según lo siguiente:

- (i) datos respecto a datos.
- (ii) datos respecto a voz; y,
- (iii) voz respecto a datos.

(m) La clase de emisión será 2K80J2DEN.

(n) frecuencia asignada.

- (1). La frecuencia HF DL asignada será de 1 400 Hz superior a la frecuencia portadora BLU (de referencia).

(o) límites de emisión.

- (i) En el caso de transmisores de estación de aeronave y de estación de tierra HF DL, la potencia envolvente máxima (Pp) de cualquier emisión por cualquier frecuencia discreta será inferior a la potencia envolvente máxima (Pp) del transmisor, de conformidad con los valores siguientes: En cualquier frecuencia entre 1,5 kHz y 4,5 kHz inferior a la frecuencia asignada HF DL y en cualquier frecuencia entre 1,5 kHz y 4,5 kHz superior a la frecuencia asignada HF DL: por lo menos 30 dB;
- (ii) En cualquier frecuencia entre 4,5 kHz y 7,5 kHz inferior a la frecuencia asignada HF DL y en cualquier frecuencia entre 4,5 kHz y 7,5 kHz superior a la frecuencia asignada HF DL: por lo menos 38 dB; y,
- (iii) en cualquier frecuencia inferior a 7,5 kHz por debajo de la frecuencia asignada HF DL y en cualquier frecuencia superior a 7,5 kHz por encima de la frecuencia asignada HF DL:
 - (A) los transmisores de estación de aeronave HF DL: 43dB;
 - (B) Los transmisores de estación de tierra HF DL hasta e incluyendo 50 W; $[43 + 10 \log_{10} P_p(W)]$ dB; y,
 - (C) Los transmisores de estación de tierra HF DL de más de 50 W: 60 dB.

(p) potencia.

- (1). Instalaciones de estación de tierra. La potencia envolvente máxima del transmisor (Pp) proporcionada a la línea de transmisión de la antena no excederá del valor máximo de 6 kW, según lo

indicado en el Apéndice 27 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

- (2). Instalaciones de estación de aeronave. La potencia envolvente máxima proporcionada a la línea de transmisión de la antena no excederá de 400 W, a reserva de lo previsto en el Apéndice 27/62 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

(q) rechazo de señal no deseada.

- (1). Para los receptores de subsistemas de estación de aeronave y de estación de tierra HF DL, las señales de entrada no deseadas estarán atenuadas de conformidad con lo siguiente:

- (i) En cualquier frecuencia entre f_c y $(f_c \pm 300 \text{ Hz})$, o entre $(f_c + 2\,900 \text{ Hz})$ y $(f_c + 3\,300 \text{ Hz})$: por lo menos 35 dB por debajo de la cresta del nivel de señal deseada; y,
- (ii) En cualquier frecuencia por debajo de $(f_c \pm 300 \text{ Hz})$ o por encima de $(f_c + 3\,300 \text{ Hz})$: por lo menos 60 dB por debajo de la cresta del nivel de señal deseada.

(r) Siendo f_c la frecuencia portadora (referencia).

(s) respuesta del receptor a señales transitorias.

- (1). Debe recuperarse la función receptora de un aumento instantáneo de la potencia RF en el terminal de la antena de 60 dB en un plazo de 10 milisegundos. Debe recuperarse la función receptora de una disminución instantánea de la potencia RF en el terminal de la antena de 60dB en un plazo de 25 milisegundos.

(t) Instalaciones de estación de tierra. La potencia envolvente máxima del transmisor (Pp) proporcionada a la línea de transmisión de la antena no excederá del valor máximo de 6 kW, según lo indicado en el Apéndice 27 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

(u) Instalaciones de estación de aeronave. La potencia envolvente máxima proporcionada a la línea de transmisión de la antena no excederá de 400 W, a reserva de lo previsto en el Apéndice 27/62 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

(v) Para los receptores de subsistemas de estación de aeronave y de estación de tierra HF DL, las señales de entrada no deseadas estarán atenuadas de conformidad con lo siguiente:

- (1). en cualquier frecuencia entre f_c y $(f_c - 300 \text{ Hz})$, o entre $(f_c + 2\,900 \text{ Hz})$ y $(f_c + 3\,300 \text{ Hz})$: por lo menos 35 dB por debajo de la cresta del nivel de señal deseada; y,
- (2). en cualquier frecuencia por debajo de $(f_c - 300 \text{ Hz})$ o por encima de $(f_c + 3\,300 \text{ Hz})$: por lo menos 60 dB por debajo de la cresta del nivel de señal deseada. Siendo f_c la frecuencia portadora (referencia).

Sección B Avisos Legales**REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta**

- (b) La conmutación y señalización de los circuitos orales aeronáuticos debe llevarse a cabo a base de acuerdos regionales de navegación aérea.
- (c) Los requisitos de comunicaciones ATC definidos en la RAC ATS. SUBPARTE F se cumplirán implantando uno o más de los tres siguientes tipos básicos de llamada:
- (1). acceso instantáneo.
 - (2). acceso directo. y
 - (3). acceso indirecto.
- (d) Además de la capacidad de realizar llamadas telefónicas básicas, debe proporcionarse las siguientes funciones a fin de cumplir con los requisitos estipulados en el Anexo 11 al Convenio de Aviación Civil Internacional:
- (1). medios para indicar la identidad de la parte que llama/ llamada.
 - (2). medios para iniciar las llamadas urgentes/prioritarias; y,
 - (3). capacidad de conferencia.
- (e) Las características de los circuitos utilizados en la conmutación y señalización de los circuitos orales aeronáuticos debe ajustarse a las normas internacionales ISO/CEI y las recomendaciones UIT-T correspondientes.
- (f) Los sistemas de señalización digitales debe utilizar siempre que se pueda justificar su empleo en términos de cualquiera de los factores siguientes:
- (1). mejor calidad de servicio.
 - (2). mejores instalaciones para los usuarios. o
 - (3). costos reducidos en los casos en que se mantenga la calidad del servicio.
- (g) Las características de los tonos de control que debe utilizar (tales como de llamada, ocupado, número inaccesible) debe ajustarse a la recomendación UIT-T correspondiente.
- (h) Para obtener los beneficios de las redes orales aeronáuticas de interconexión regional y nacional, debe utilizarse el plan de numeración de la red telefónica aeronáutica internacional.
- SUBPARTE Y TRANSMISOR DE LOCALIZACIÓN DE EMERGENCIA (ELT) PARA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. RAC 10.665 Generalidades**
- (a) Hasta el 1 de enero de 2005, los transmisores de localización de emergencia funcionarán en 406 y 121,5 MHz o en 121,5 MHz.
- (b) Todas las instalaciones de transmisores de localización de emergencia que funcionen en 406 MHz cumplirán con las disposiciones del **RAC 10.675**.
- (c) Todas las instalaciones de transmisores de localización de emergencia que funcionen en 121,5 MHz cumplirán con las disposiciones del **RAC 10.670**.
- (d) A partir del 1 de enero de 2005, los transmisores de localización de emergencia funcionarán en 406 MHz y 121,5 MHz simultáneamente.
- (e) Todos los transmisores de localización de emergencia instalados el 1 de enero de 2002 o después de esa fecha funcionarán simultáneamente en 406 MHz y 121,5 MHz.
- (f) Las características técnicas del componente de 406 MHz de los ELT integrados se ajustarán a lo dispuesto en el **RAC 10.675**.
- (g) Las características técnicas del componente de 121,5 MHz de los ELT integrados se ajustarán a lo dispuesto en el **RAC 10.670**.
- (h) El proveedor de servicio de CNS debe adoptar las medidas necesarias para tener un registro de los ELT de 406 MHz. La información del registro de los ELT estará a la inmediata disposición de las autoridades encargadas de la búsqueda y salvamento. Y debe asegurarse de actualizar el registro, cuando sea necesario.
- (i) La información de los registros del ELT incluirá lo siguiente:
- (1). identificación del transmisor (expresada en código alfanumérico de 15 caracteres hexadecimales);
 - (2). fabricante del transmisor, modelo y número de serie del fabricante, si lo hubiera;
 - (3). número de aprobación de tipo, de COSPAS-SARSAT (Sistema espacial para la búsqueda de aeronaves en peligro – Localización por satélite para búsqueda y salvamento).
 - (4). nombre, dirección (postal y de correo-e) y número de teléfono de emergencia del propietario y del explotador;
 - (5). nombre, dirección (postal y de correo-e) y número de teléfono de otras personas a quienes contactar (de ser posible, dos) que conozcan al propietario o al explotador para contactarlas en caso de emergencia;
 - (6). fabricante de la aeronave y tipo de la misma; y,
 - (7). color de la aeronave.
- (j) La AHAC puede, a su discreción, incluir uno de los siguientes datos a modo de información de identificación complementaria que ha de registrarse:

Sección B Avisos Legales

REPÚBLICA DE HONDURAS - TEGUCIGALPA, M.D.C., 24 DE DICIEMBRE DEL 2018 No. 34,828 La Gaceta

descripción detallada de la codificación de las radiobalizas. Las especificaciones técnicas siguientes corresponden específicamente a los transmisores de localización de emergencia que se utilizan en la aviación.

(b) Generalidades.

- (1). El transmisor de localización de emergencia (ELT) que funciona en 406 MHz tendrá la capacidad de transmitir un mensaje digital programado que contiene información sobre el ELT o la aeronave que lo lleva.
- (2). La clave del ELT será única, de conformidad con el **inciso b) 3) del RAC 10.680** y se registrará ante la AHAC.
- (3). El mensaje digital ELT contendrá el número de serie del transmisor o bien uno de los datos siguientes:
 - (I) el designador de la entidad explotadora de la aeronave y un número de serie;
 - (II) la dirección de aeronave de 24 bits;
 - (III) las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave.
- (4). Todos los ELT se diseñarán para funcionar con el sistema COSPAS-SARSAT* y se aprobarán por tipo.
- (5). Las características de la señal del ELT pueden confirmarse utilizando la norma de aprobación de tipo de COSPAS-SARSAT (Type Approval Standard C/S T.007).

RAC 10.685 Codificación de los ELT

En relación a la Codificación de los ELT, debe aplicarse las normas y métodos recomendados en la sección 2 del Capítulo 5, Volumen III, Parte II del Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para los cuales no se establece alguna diferencia.

SUBPARTE Z RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)**RAC 10.690 Generalidades**

(Ver CCA 10.690)

(a) radar secundario de vigilancia (ssr).

- (1). El Proveedor de Servicio de CNS debe asegurar que cuando se instale y mantenga en funcionamiento un SSR como ayuda para los servicios de tránsito aéreo debe cumplir con lo establecido en la sección 3.1, capítulo 3, Volumen IV del Anexo 10 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, a no ser que se indique otra cosa en la sección 2.1, capítulo 2, Volumen IV del Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(b) Modos de interrogación (tierra a aire)

- (1). La interrogación para los servicios de tránsito aéreo se efectuará utilizando los modos descritos en 3.1.1.4.3 del volumen IV anexo 10.
- (2). Las aplicaciones de cada modo serán las siguientes:
 - (i) Modo A — para obtener respuestas de transpondedor para fines de identificación y vigilancia.
 - (ii) Modo C — para obtener respuestas de transpondedor para transmisión automática de presión de altitud y para fines de vigilancia;
 - (iii) Intermodo —
 - (A) Llamada general en Modos A/C/S: para obtener respuestas para vigilancia de transpondedores en Modos A/C y para la adquisición de transpondedores en Modo S.
 - (B) Llamada general en Modos A/C solamente: para obtener respuestas para vigilancia de transpondedores en Modos A/C. Los transpondedores en Modo S no responden a esta llamada
 - (iv) Modo S —
 - (A) Llamada general en Modo S solamente: para obtener respuestas para fines de adquisición de transpondedores en Modo S.
 - (B) Radiodifusión: para transmitir información a todos los transpondedores en Modo S. No se obtienen respuestas.
- (3). la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil debe coordinar con las autoridades nacionales e internacionales pertinentes aquellos aspectos de aplicación del sistema SSR que permitan su uso óptimo.
- (4). La asignación de códigos para el identificador de interrogador (II), cuando sean necesarios en zonas de cobertura superpuesta, a través de fronteras internacionales de regiones de información de vuelo, será objeto de acuerdos regionales de navegación aérea.
- (5). La asignación de códigos para el identificador de vigilancia (SI), cuando sean necesarios en zonas de cobertura superpuesta, será objeto de acuerdos regionales de navegación aérea.
- (6). El Proveedor de Servicio de CNS debe asegurar que se provean interrogaciones en Modo A y en Modo C.

