

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

NORMA Oficial Mexicana NOM-040-SCT3-2001, Que establece el contenido del Manual de Despacho para Empresas de Transporte Aéreo de Servicio al Público, así como para empresas que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41 y 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 y 6 fracción III, 17 y 35 de la Ley de Aviación Civil; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 89, 103 fracción I, 109 fracciones II y III, 110 fracción VII, 152, 154 y 167 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 6 fracción XIII y 18 fracciones XV, XVIII y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás disposiciones aplicables, y

CONSIDERANDO

Que la Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo, se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, para lo cual, otorga atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para dictar las medidas que deban observarse en los servicios de transporte aéreo, así como para verificar su cumplimiento.

Que de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los concesionarios y permisionarios de los servicios de transporte aéreo, así como las personas morales que autorice la Secretaría, que presten servicios de despacho, o bien, de despacho y control de vuelos, deberán cumplir con lo estipulado en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Que el mayor número de las aeronaves que operan en el espacio aéreo mexicano, por el constante desarrollo tecnológico de los sistemas que utilizan y de los servicios que las apoyan, exigen el cumplimiento de una serie de disposiciones que refuercen la calidad en las tareas de despacho de los transportistas aéreos, las cuales se deben basar en los procedimientos establecidos en su propio Manual de Despacho.

Que la Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige, además de lo previsto en dicha Ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, en el cual se establece la implementación de procedimientos escritos para las operaciones de despacho, en empresas de transporte aéreo.

Que habiéndose dado cumplimiento al procedimiento establecido por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, para la emisión de normas oficiales mexicanas, con fecha 26 de septiembre de 2000, se publicó en el **Diario Oficial de la Federación**, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-040-SCT3-2000, Que establece el contenido del Manual de Despacho para empresas de transporte aéreo de servicio al público, así como para empresas que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos.

Que durante el plazo de 60 días naturales a que hace referencia la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Manifestación del Impacto Regulatorio a que aluden los

artículos 45 de la Ley mencionada y 32 de su Reglamento, estuvo a disposición del público para su consulta.

Que en el plazo señalado, los interesados presentaron sus comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana de referencia, los cuales fueron analizados en el seno del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, dándose respuesta a los mismos a través del **Diario Oficial de la Federación**, el 27 de agosto de 2001, integrándose a la Norma Oficial Mexicana, las observaciones procedentes y previas algunas adecuaciones de forma, he tenido a bien expedir la siguiente:

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-040-SCT3-2001, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO
DEL MANUAL DE DESPACHO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO DE SERVICIO
AL PUBLICO, ASI COMO PARA EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO
DE DESPACHO O DESPACHO Y CONTROL DE VUELOS**

INDICE

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Definiciones y abreviaturas
3. Disposiciones generales
4. Contenido del Manual de Despacho y requisitos de su presentación
5. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración
6. Bibliografía
7. Observancia de esta Norma
8. De la evaluación de la conformidad
9. Sanciones
10. Vigencia

1. Objetivo y campo de aplicación

El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana es establecer las características, criterios, procedimientos y contenido del Manual de Despacho para concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público, así como para personas morales que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, a fin de contar con la información necesaria y vigente de las limitaciones y políticas de operación de la empresa, que permitan garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y proteger las vías generales de comunicación.

La presente Norma Oficial Mexicana aplica a todos los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público, así como a las personas morales que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos.

2. Definiciones y abreviaturas

Para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas:

2.1. Aeronave: Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.

2.2. Aeropuerto: Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo, del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.

2.3. Aeropuerto de alternativa: Aeródromo o aeropuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeropuerto de aterrizaje previsto.

2.4. Actuación humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

2.5. Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.6. Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

2.7. Concesionario de transporte aéreo: Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría.

2.8. Información meteorológica: Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

2.9. Lista de Equipo Mínimo Aprobada (MEL): Lista de equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el concesionario, permisionario u operador aéreo, de conformidad con la Lista de Equipo Mínimo Maestra (MMEL), establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

2.10. Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

2.11. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

2.12. Oficial de operaciones: Persona a cargo de las siguientes funciones:

2.12.1. Asistir al piloto al mando en la preparación del vuelo, y proveerlo con la información relevante requerida, como por ejemplo, la preparación del Plan de Vuelo, Plan Operacional de Vuelo, informe meteorológico de ruta, destino y alternativa.

2.12.2. Realizar la vigilancia de las funciones mencionadas en el numeral 2.12.1. anterior, a fin de proveer al piloto al mando, aun mientras esté en vuelo, con información necesaria para un vuelo seguro.

2.12.3. Proveer al piloto al mando con el manifiesto de carga y balance de la aeronave.

2.13. Permisionario de transporte aéreo: Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.

2.14. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3. Disposiciones generales

3.1. La Autoridad Aeronáutica podrá establecer criterios de cumplimiento distintos a los establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana, relativos a los requisitos del Manual de Despacho, de acuerdo a las características de la empresa, el tipo de servicio proporcionado y/o las limitaciones otorgadas específicamente al concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público, o persona moral que presta el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, a fin de otorgar, modificar y/o cancelar su autorización, según proceda.

3.2. El concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta el servicio de despacho o de despacho y control de vuelos, se obliga a proporcionar al representante debidamente acreditado de la Autoridad Aeronáutica, su Manual de Despacho, así como toda la información inherente al mismo.

3.3. El incumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana, implica la no aprobación del Manual de Despacho.

3.4. El concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta el servicio de despacho o de despacho y control de vuelos, se obliga a presentar para su revisión, aceptación y aprobación, de proceder, ante la Autoridad Aeronáutica, las enmiendas al Manual de

Despacho, cuando realice alguna alteración, modificación o cambio que repercuta en las características originales de operación, o bien, cuando lo solicite la misma Autoridad Aeronáutica.

3.5. A efecto de que la Autoridad Aeronáutica analice las enmiendas realizadas al contenido del Manual de Despacho del concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta el servicio de despacho o de despacho y control de vuelos, éstas deberán ser presentadas conforme a lo establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.

3.6. Cuando las características de la empresa, el tipo de servicio proporcionado y/o las limitaciones otorgadas específicamente al concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, no le permitan dar cumplimiento a uno o varios de los requisitos que respecto al Manual de Despacho establece la presente Norma Oficial Mexicana, dichas personas físicas o morales, podrán solicitar a la Autoridad Aeronáutica, la excepción de cumplimiento de los mismos.

3.7. Se deberán incluir, en cada sección del Manual de Despacho, según aplique para cada una, los aspectos relativos a conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana.

3.8. El concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, tiene la obligación de que el personal a su cargo que esté relacionado con la operación de la aeronave, conozca el contenido de su Manual de Despacho, y realice sus actividades con sujeción a los procedimientos del mismo.

3.9. Los concesionarios y/o permisionarios de transporte aéreo de servicio al público, que cuenten con una oficina de despacho o de despacho y control de vuelos, podrán integrar la información requerida por esta Norma Oficial Mexicana, respecto al contenido del Manual de Despacho, en su Manual General de Operaciones, como una sección de este último.

4. Contenido del Manual de Despacho y requisitos de su presentación

4.1. La presente Norma Oficial Mexicana establece los requisitos para preparar y mantener actualizado el Manual de Despacho de permisionarios y concesionarios de transporte aéreo de servicio al público o de personas morales dedicadas a prestar el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, así como el contenido de dicho Manual. El Manual de Despacho debe presentarse para su revisión, aceptación y aprobación, de proceder, en la forma siguiente:

4.1.1. En original.

4.1.2. Todas las hojas que contenga el Manual de Despacho deberán llevar la razón social y/o logotipo de la empresa a que pertenecen.

4.1.3. El contenido del Manual de Despacho deberá ser legible, y todas las hojas debidamente numeradas.

4.1.4. Para la división de capítulos o secciones, utilizar separadores con la leyenda correspondiente.

4.1.5. En carpeta de pasta rígida, de tres argollas.

4.1.6. Cuando se trate de más de una carpeta, identificarlas de acuerdo al número de volúmenes.

4.1.7. El contenido del Manual de Despacho deberá elaborarse en idioma español, permitiéndose, en general, el uso de términos técnicos, así como de tablas y/o gráficas en idioma inglés. Para el caso de permisionarios de transporte aéreo extranjeros, el Manual de Despacho o documento(s) equivalente(s), deberá(n) estar elaborado(s) en idioma español o inglés; asimismo, dichos permisionarios, son responsables de que el personal que use su Manual de Despacho, entienda, escriba y hable el idioma en el que haya sido presentado su Manual, para realización de las actividades de despacho o despacho y control de vuelos.

4.1.8. Para la presentación de enmiendas al Manual de Despacho, éstas deberán realizarse en apego a lo establecido en los numerales 4.1.1. a 4.1.4. y 4.1.7., con dos copias adicionales, y perforadas de

acuerdo a su presentación original, con número de enmienda e instrucciones claras en los cambios a efectuar.

4.1.9. La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar una organización del Manual de Despacho, diferente a la mencionada, siempre y cuando se justifiquen las diferencias, se cumpla el contenido establecido en la presente Norma Oficial Mexicana, y se presente una relación, al principio del Manual, donde se establezca la correspondencia entre el orden especificado en la presente Norma Oficial Mexicana y el orden establecido en el Manual de Despacho (relación cruzada).

4.2. El contenido del Manual de Despacho es el siguiente:

4.2.1. Portada del Manual.

4.2.2. Registro de enmiendas.

4.2.3. Lista de páginas efectivas.

4.2.4. Índice general.

4.2.5. Sección 1. Generalidades.

(a) Introducción (enfocada a la política de la empresa);

(b) Política de la empresa, formalizada a través de una declaración escrita del titular de la concesión o permiso, para el caso de empresas de transporte aéreo o del Director General o equivalente de la Oficina, para el caso de oficinas de despacho o de despacho y control de vuelos que no son parte del concesionario

o permisionario de transporte aéreo, que contenga el compromiso, en representación de la persona física o moral de que se trate, de cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad, despacho y operaciones, tal como sea requerido en las normas oficiales mexicanas aplicables;

(c) Detalles del organigrama de la empresa, con especial atención al área de despacho, incluyendo las funciones, deberes y responsabilidades de cada cargo, y

(d) Listado del personal administrativo y técnico aeronáutico que ocupa los puestos señalados en el organigrama de la empresa a que hace referencia el inciso c) anterior, informando experiencia, instrucción y licencias de cada uno, e indicando claramente a aquéllos con autoridad de certificación y liberación de despacho, con sus respectivos alcances y firmas. Lo anterior, se debe proporcionar en forma detallada y con especial minuciosidad en el caso del responsable a cargo del despacho para esa empresa. Adicionalmente, deberá anexarse una declaración, identificando los datos de la totalidad del personal empleado por la organización.

4.2.6. Sección 2. Procedimientos.

(a) Características y limitaciones de las aeronaves;

(b) Manejo de la carga, incluyendo mercancías peligrosas;

(c) Responsabilidades del personal oficial de operaciones; instrucciones relativas a la realización del despacho, control de vuelos, si aplica, y servicios en rampa;

(d) Seguimiento y control de vuelos, si aplica;

(e) Detalles del sistema de despacho a seguir, incluyendo cada uno de los pasos para el despacho de la aeronave, instrucciones para completar los formularios y registros usados, y los procesos realizados para un vuelo;

(f) Recolección de datos meteorológicos, operativos, de ruta, aeropuertos y de limitaciones de operación de la aeronave;

(g) Despacho automatizado;

(h) Horario de servicio del personal de la oficina de despacho o de despacho y control de vuelos;

(i) Procedimientos de elaboración del Plan de Vuelo y del Plan Operacional de Vuelo;

(j) Procedimientos de vuelos en ruta, de navegación y de comunicaciones, incluyendo los procedimientos para el despacho o continuación de vuelos, si cualquier artículo del equipo mínimo requerido para el tipo de operación en particular, se vuelve inoperativo en ruta;

- (k) Procedimientos del uso de la lista de equipo mínimo. Actitud frente a equipamientos inoperativos;
- (l) Información apropiada de las especificaciones operacionales de vuelos en ruta, incluyendo para cada ruta aprobada, los tipos de aeronaves autorizadas, el tipo de operación (VFR, IFR, día, noche, ETOPS, etc.) y cualquier otra información pertinente;
- (m) Limitaciones de peso al despegue, en ruta y al aterrizar;
- (n) Procedimientos para determinar el uso de las áreas de despegue y aterrizaje, y para diseminar información pertinente sobre esto al personal de operaciones;
- (o) Procedimientos para operar en periodos de hielo, granizo, tormentas, turbulencia o cualquier otra condición meteorológica potencialmente peligrosa;
- (p) Métodos y procedimientos para mantener el peso de la aeronave y el centro de gravedad, dentro de los límites aprobados;
- (q) Procedimientos de notificación de accidentes;
- (r) Procedimientos e informaciones que asistan al personal de la oficina de despacho o de despacho y control de vuelos, en la identificación de paquetes marcados o etiquetados como portadores de materiales peligrosos y, si estos materiales van a ser cargados, guardados o manejados; procedimientos e instrucciones relacionadas a estas acciones. Procedimientos de notificación para el reporte de incidentes con materiales peligrosos. Instrucciones y procedimientos para la notificación del piloto al mando, cuando hay materiales peligrosos a bordo;
- (s) Procedimiento de revisión, actualización y distribución del Manual de Despacho y de otras publicaciones relacionadas con el despacho, incluyendo normas oficiales mexicanas aplicables, cartas, informes meteorológicos y datos de aeropuertos;
- (t) Programa de instrucción y entrenamiento a desarrollar en la empresa, señalando contenidos mínimos, frecuencia, instructores habilitados y requisitos mínimos para actuar como tales;
- (u) Procedimientos para determinación de la carga, combustible incluyendo reserva, así como del agua potable;
- (v) Sistema de planificación y de registro de despacho;
- (w) Sistema de calidad empleado: Política de calidad, monitoreo de las actividades del sistema, efectividad y adherencia a las normas oficiales mexicanas aplicables. Personal de auditoría;
- (x) Formularios de uso en la oficina y sus instrucciones de llenado, incluyendo guías de despacho, reporte de liberación, manifiesto de carga, listas para auditorías y otros;
- (y) Factores humanos, y
- (z) Cualquier otra información que pueda contribuir con la seguridad de las operaciones.

4.2.7. Sección 3. Pistas.

- (a) Análisis de pistas de los aeropuertos o aeródromos en que operan (únicamente para empresas con rutas permissionadas o concesionadas);
- (b) Criterios para las operaciones especiales, y
- (c) Información apropiada de las especificaciones operacionales de cada aeropuerto, incluyendo para cada aeropuerto, su localización, designación y tipos de aeronaves autorizadas.

4.2.8. Sección 4. Suplementos.

- (a) Componente de viento cruzado.
- (b) Relación de mercancías prohibidas, peligrosas y restringidas. Señales en plataforma;
- (c) Tablas y/o gráficas de conversión de unidades de longitud, temperatura, peso, entre otros;
- (d) Descripción de la información meteorológica de que dispone.
- (e) Información no establecida en la presente Norma Oficial Mexicana, que la empresa y/o la Autoridad Aeronáutica considere necesaria para el buen desarrollo del servicio de despacho, y
- (f) Nombre de la persona física o moral que presta los servicios en rampa.

4.2.9. Sección 5. Definiciones. Incluir las definiciones y términos utilizados en el Manual de Despacho, según aplique.

4.3. Requisitos generales.

4.3.1. El Manual de Despacho, requerido en la presente Norma Oficial Mexicana, deberá cumplir con los siguientes requisitos generales:

(a) Incluir instrucciones, procedimientos e información general necesaria para permitir al personal relacionado con el área de despacho, cumplir con sus tareas y responsabilidades.

(b) No deberá ir en contra de alguna Norma Oficial Mexicana o de aprobación o autorización emitida por la Autoridad Aeronáutica, para ese permisionario o concesionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta los servicios de despacho o de despacho y control de vuelos.

(c) Una copia actualizada y completa del Manual de Despacho deberá ser mantenida en la principal oficina de despacho o de despacho y control de vuelos del permisionario o concesionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que presta los servicios de despacho o de despacho y control de vuelos, y estará a disposición del personal que en nombre de la Autoridad Aeronáutica inspeccione o verifique a dicha organización.

(d) Cada permisionario o concesionario de transporte aéreo de servicio al público o persona moral que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, se asegurarán que la Autoridad Aeronáutica y la persona responsable del despacho de las aeronaves a las que proporciona el servicio de despacho o de despacho y control de vuelos, posean una copia actualizada y completa de su Manual de Despacho.

(e) En el Manual de Despacho se podrá hacer referencia a documentación técnica, de despacho o de servicio, emitida por los responsables del diseño de tipo de las aeronaves u organismos internacionales, así como a otras fuentes aceptables u otros manuales y documentos de la empresa, como son: Manual de Vuelo de la Aeronave, Manual General de Operaciones, Manual de Seguridad Aérea o Manual de Procedimientos del Taller, si es que corresponde.

5. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración

5.1. La presente Norma Oficial Mexicana es equivalente con las disposiciones que establecen el anexo 6 parte I capítulo 4 párrafos 4.2.1.3., 4.6. y parte III sección II capítulo 2 párrafo 2.6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este documento forma parte de las normas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se describen en el artículo 37 del Convenio referido.

5.2. No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes regulatorios publicados en este sentido.

6. Bibliografía

6.1. Federal Aviation Regulations FAR Part 121 "Operating requirements: Domestic, flag and supplemental operations", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

6.2. Federal Aviation Regulations FAR Part 135 "Operating requirements: Commuter and on demand operations and rules governing persons on board such aircraft", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

6.3. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago, Estados Unidos de América, 1944.

6.4. Anexo 6 Parte I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

6.5. Anexo 6 Parte III del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

7. Observancia de esta Norma

7.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la Autoridad Aeronáutica.

8. De la evaluación de la conformidad

8.1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, verificará el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana, como sigue:

8.2. A las oficinas de Despacho o de Despacho y Control de Vuelos, ya sea que formen parte de la organización de permisionarios o concesionarios de transporte aéreo de servicio al público o que actúen en forma independiente, a través de la evaluación y aceptación de su Manual de Despacho original y de sus revisiones, procedimientos, formularios, personal directivo, capacitación y cumplimiento de los procesos de despacho o de despacho y control de vuelos, esto último mediante inspecciones o verificaciones a sus instalaciones, equipos, registros, adherencia a las normas que regulan su funcionamiento y las limitaciones de su permiso, concesión o autorización.

9. Sanciones

9.1. Las violaciones a la presente Norma Oficial Mexicana serán sancionadas en los términos de la Ley de Aviación Civil, sus respectivos reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

10. Vigencia

10.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días posteriores a su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dada en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los dieciocho días del mes de noviembre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

NORMA Oficial Mexicana NOM-060-SCT3-2001, Que establece los procedimientos para la presentación del reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41 y 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4, 6 fracción III, 17, 84, 86 fracción V y 87 fracción XI de la Ley de Aviación Civil; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 108, 119 fracción II, 125 y 168 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 6 fracción XIII y 18 fracciones XV y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás disposiciones aplicables, y

CONSIDERANDO

Que la Ley de Aviación Civil establece las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aviación civil, entre las cuales se incluye la de expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas.

Que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil señala que todo concesionario, permisionario u operador aéreo, tiene la obligación de dar aviso a la Secretaría referida, en forma inmediata, de cualquier anomalía que afecte la seguridad de las operaciones de las aeronaves, y de las condiciones de aeronavegabilidad de las mismas, así como de proporcionar toda la información relativa a éstas que sea de su conocimiento; una obligación que también alcanza al piloto al mando o comandante de la aeronave.

Que el mayor número de las aeronaves que operan en el espacio aéreo mexicano, por el constante desarrollo tecnológico de los sistemas que utilizan, exige el cumplimiento de sistemas que refuercen las verificaciones de seguridad llevadas a cabo por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Que la Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige, además de lo previsto en dicha ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, en el cual se establece la implementación del sistema de reporte de fallas o defectos ocurridos a las aeronaves.

Que habiéndose dado cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, para la emisión de normas oficiales mexicanas, con fecha 13 de noviembre de 2000, se publicó en el **Diario Oficial de la Federación**, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana

PROY-NOM-060-SCT3-2000, Que establece los procedimientos para la presentación del reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves.

Que durante el plazo de 60 días naturales a que hace referencia la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Manifestación de Impacto Regulatorio a que aluden los artículos 45 de la ley mencionada y 32 de su Reglamento, estuvo a disposición del público para su consulta.

Que en el plazo señalado, los interesados presentaron sus comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana de referencia, los cuales fueron analizados en el seno del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, dándose respuesta a los mismos a través del **Diario Oficial de la Federación** el 30 de agosto de 2001, integrándose a la Norma Oficial Mexicana, las observaciones procedentes, y previas algunas adecuaciones de forma, he tenido a bien expedir la siguiente:

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-060-SCT3-2001, QUE ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS
PARA LA PRESENTACION DEL REPORTE DE DEFECTOS Y FALLAS OCURRIDAS A LAS
AERONAVES**

INDICE

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Definiciones y abreviaturas
3. Disposiciones generales
4. Reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves
5. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración
6. Bibliografía
7. Observancia de esta Norma
8. De la evaluación de la conformidad
9. Sanciones
10. Vigencia

Apéndice A Normativo. Reporte de defectos y fallas.

Apéndice B Normativo. Procedimiento de llenado de la forma de reporte de defectos y fallas DGAC-80-Rev. A.

1. Objetivo y campo de aplicación

El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer los procedimientos para la presentación del reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves, y aplica a todos los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos nacionales, que efectúen operaciones en el territorio nacional y en el extranjero, así como a permisionarios u operadores aéreos extranjeros, que efectúen operaciones dentro del territorio nacional, que operen de conformidad con la Ley de Aviación Civil.

Asimismo, establece un sistema de reportes periódicos, generado por parte de aquellas personas morales o físicas señaladas en el párrafo anterior, y dirigido a la Autoridad Aeronáutica, a fin de permitir

detectar y corregir tendencias de defectos que puedan afectar la seguridad de las aeronaves. La implementación de los procedimientos citados en el párrafo anterior, le brindará a la Autoridad Aeronáutica, una fuente invaluable de información, la cual, debidamente analizada y procesada, servirá para determinar las causas que originaron los defectos y fallas ocurridas a las aeronaves, y ayudará a tomar las medidas correspondientes para evitar su repetición, manteniendo así la seguridad en la operación de las aeronaves.

2. Definiciones y abreviaturas

Para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas:

2.1. Accidente: Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.

2.2. Aeronave: Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.

2.3. Aeronavegabilidad: Condición en la que una aeronave, sus componentes y/o accesorios, cumplen con las especificaciones de diseño del certificado de tipo, suplementos y otras aprobaciones de modificaciones menores y, por lo tanto, determina que dicha aeronave, sus componentes y/o accesorios, operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados.

2.4. Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.5. Certificado de Aeronavegabilidad: Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

2.6. Componente: Cualquier parte contenida en sí misma, combinación de partes, subensambles o unidades, las cuales realizan una función en específico, necesaria para la operación de un sistema.

2.7. Concesionario: Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría.

2.8. Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

2.9. Operador aéreo: El propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5 fracción II inciso a) de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera.

2.10. Permisionario: Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjera, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.

2.11. Reparación: Acción de mantenimiento a una aeronave, componente o accesorio, a fin de restablecer su condición de operación normal.

2.12. Reparación mayor: Reparación que no se puede llevar a cabo con prácticas aceptadas, es decir, aquellas que se encuentran en los manuales de mantenimiento de una aeronave, o que sean realizadas por operaciones elementales, o que si son mal efectuadas, pueden afectar apreciablemente el peso, balance, resistencia estructural, rendimientos, operación del motor, características del vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad de las aeronaves.

2.13. Reparación menor: Aquella reparación que no es mayor.

2.14. Revisión general: revisión mayor, reacondicionamiento mayor u overhaul: Aquellas tareas indicadas como tales, para regresar una aeronave, sus componentes y/o accesorios, a los estándares especificados en el Manual de Mantenimiento o equivalente, emitido por la entidad responsable del diseño de tipo.

2.15. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.16. Taller aeronáutico: Inmueble o hangar, incluyendo instalaciones destinadas al mantenimiento y/o reparación de aeronaves, componentes y/o accesorios, al cual la autoridad Aeronáutica le ha otorgado un permiso para efectuar trabajos específicos.

2.17. Tiempo de vuelo: Lapso total desde el momento en que la aeronave comienza a moverse bajo su propia potencia para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

2.18. CPCP: Programa de prevención y control de la corrosión.

2.19. FOD: Daño por objeto extraño.

2.20. PSE: Elementos estructurales principales.

2.21. TSN: Tiempo desde nuevo.

2.22. TSO: Tiempo desde reacondicionamiento mayor.

2.23. SSI: Elementos estructurales significativos.

2.24. SSID: Programa de inspecciones estructurales suplementarias.

3. Disposiciones generales

3.1. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo nacional, así como los permisionarios u operadores aéreos extranjeros, que operen de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, deberán cumplir con lo prescrito en la presente Norma Oficial Mexicana.

3.2. Todas las personas físicas o morales indicadas en el numeral 3.1. anterior, deberán reportar a la Autoridad Aeronáutica, las fallas o defectos ocurridos a las aeronaves con las que operen, de forma clara y de conformidad con lo establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.

4. Reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves

4.1. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, tener conocimiento efectivo de las fallas ocurridas a las aeronaves, a efecto de que esté en posibilidad de realizar las evaluaciones aplicables y, cuando corresponda, emitir las medidas y procedimientos aplicables para evitar que se repitan.

4.2. Todos los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos nacionales, así como permisionarios u operadores aéreos extranjeros, que efectúen operaciones dentro del territorio nacional, deberán proporcionar a la Autoridad Aeronáutica, obligatoriamente, un reporte de los defectos y fallas que se generen en los sistemas y/o componentes de las aeronaves que operen, y que afecten sus condiciones de aeronavegabilidad, de acuerdo a lo indicado en el numeral 4.5. de la presente Norma Oficial Mexicana.

4.3. El reporte indicado en el numeral anterior, deberá presentarse dentro de un periodo no mayor de 10 días naturales posteriores a la fecha en que ocurra la falla, este reporte incluirá observaciones y/o diagramas descriptivos de la falla, y deberá ser presentado a la Autoridad Aeronáutica mediante el formulario

DGAC-80-Rev. A, denominado Reporte de defectos y fallas, el cual se proporciona gratuitamente en las oficinas centrales o foráneas de la Autoridad Aeronáutica. Dicho formulario también podrá ser reproducido mediante fotocopia o similar. En el Apéndice A Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, se muestra dicho formato, indicando los datos que deberán anotarse. Los concesionarios y permisionarios, podrán utilizar un formato distinto al DGAC-80-Rev. A, siempre y cuando cumpla con el objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, y sea autorizado en su Manual General de Mantenimiento, por la Autoridad Aeronáutica.

4.4. Todos los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, que operen aeronaves cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 Kg., y que cumplan con un programa de confiabilidad para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves según lo estipule la Norma Oficial Mexicana correspondiente, supervisarán y evaluarán los resultados de ese programa, para proporcionar a la Autoridad Aeronáutica la información establecida en la presente Norma Oficial Mexicana. Asimismo, notificarán, además de hacerlo a la Autoridad Aeronáutica, a la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave que operen, las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o puedan tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, conforme se indica en la presente Norma Oficial Mexicana.

4.5. Las fallas que deberán reportarse de acuerdo al numeral 4.2., serán aquellas significativas que no se contemplen dentro de los límites y condiciones indicadas por la entidad responsable del diseño de tipo de los sistemas y/o componentes de la aeronave, que surjan como consecuencia de defectos de diseño, mal funcionamiento u otros sucesos que tengan o puedan tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, y aquellas que se detecten durante la aplicación de los servicios de rutina y atención de discrepancias reportadas por las tripulaciones de vuelo. A manera de ejemplo, entre las fallas que pueden ocurrir y deben notificarse a la Autoridad Aeronáutica, se encuentran las siguientes:

4.5.1. Defectos o fallas que den origen a los siguientes sucesos:

- (a)** Despegue interrumpido o suspensión del vuelo por presencia y/u ocurrencia de alguna falla que afecte las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, ya sea por daños estructurales, operación inadecuada, instalación deficiente, fatiga, afectación de sus sistemas o componentes, o cualquier otra condición no contemplada en los programas de mantenimiento e inspección de la entidad responsable del diseño de tipo.
- (b)** Vuelo de traslado que limite las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave.
- (c)** Cambio de motor por falla mecánica y/u operacional.
- (d)** Demora mayor de 30 minutos por ocurrencia de falla mecánica.

4.5.2. Fuego durante el vuelo, indicando si el sistema de alarma de fuego funcionó adecuadamente o no.

4.5.3. Fuego durante el vuelo en aeronaves que no poseen un sistema de alarma de fuego.

4.5.4. Sistema de escape defectuoso que cause daño al motor, a su estructura adyacente, equipamiento o accesorios durante el vuelo.

4.5.5. Componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor, o emanaciones tóxicas o nocivas en el compartimiento de tripulantes o en la cabina de pasajeros durante el vuelo.

4.5.6. Paro de motor durante el vuelo debido a extinción de fuego.

4.5.7. Paro de motor durante el vuelo debido a algún daño externo a dicho motor o a la estructura de la aeronave.

4.5.8. Paro en vuelo de más de un motor.

4.5.9. Perfilamiento de hélice en vuelo.

4.5.10. Sistema de combustible o de vaciado rápido que afecte el flujo de combustible o que ocasione pérdidas durante el vuelo.

4.5.11. Retracción o extensión no deseada de tren de aterrizaje en vuelo, o apertura o cierre no deseado de puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo.

4.5.12. Componentes del sistema de frenos que ocasionan la pérdida de la fuerza de frenado, cuando la aeronave está en movimiento en la superficie, así como defectos en llantas.

4.5.13. Estructura de aeronave que requiere reparaciones mayores.

4.5.14. Daños, deformaciones permanentes o corrosión de estructura de aeronaves, mayores al máximo permitido por la entidad responsable del diseño de tipo o por la Autoridad Aeronáutica.

4.5.15. Sistemas o componentes de aeronaves que ocasionen tomar acciones de emergencia durante el vuelo.

4.5.16. Componentes o sistemas de evacuación de emergencia, incluyendo todas las puertas de salida, sistemas de iluminación, de evacuación, de emergencia para pasajeros o equipamiento de evacuación que son encontrados defectuosos durante el vuelo, o que fallen en cumplir la función para la cual existen durante una emergencia real o durante entrenamiento, ensayo, mantenimiento, demostración o despliegues inadvertidos.

4.5.17. Operación anormal, rigidez, desajuste o margen limitado de movimiento de cualquier control.

4.5.18. Imposibilidad para efectuar el cambio de paso de una hélice, atascamiento o traba de un motor o del acelerador.

4.5.19. Funcionamiento anormal del sistema de combustible que afecte los procedimientos para abastecimiento y distribución.

4.5.20. Contaminación o fugas significativas del combustible, aceite u otro fluido.

4.5.21. Existencia de fuego, humo, gases tóxicos o nocivos, en cualquier área de la aeronave.

4.5.22. Activación injustificada de los sistemas de detección de fuego o humo durante el vuelo.

4.5.23. En el caso de un helicóptero, pérdida de la tracción de motor y/o pérdida momentánea del control de la aeronave.

4.5.24. Paro de motor debido a la ingestión de objetos extraños (FOD) o a daños estructurales adyacentes al mismo; o paro de motor por la pérdida total del proceso de combustión cuando las palancas de empuje o aceleración se encuentran en la posición de aplicación de este empuje o aceleración.

4.5.25. Falla de rotores, transmisiones y flechas, en el caso de helicópteros.

4.5.26. Cada permisionario, concesionario u operador aéreo nacional o permisionario u operador aéreo extranjero, deberá reportar cualquier otro defecto o falla que se produzca o detecte en cualquier momento, si en su opinión, aquel defecto o falla ha puesto en peligro o podría haber llegado a poner en peligro la seguridad de la aeronave que opere.

4.6. En los casos en que la Autoridad Aeronáutica hubiese aprobado formatos diferentes, o programas de mantenimiento que ya consideren un reporte de las condiciones anormales de la aeronave y/o sus componentes, el formulario DGAC-80-Rev. A, no deberá requerirse. Esto podría incluir, por ejemplo, los reportes relacionados con daños a elementos estructurales principales (PSE), y/o a elementos estructurales significativos (SSI), que se deben notificar a la Autoridad Aeronáutica conforme a los programas CPCP/SSID; reparaciones documentadas en el formulario DGAC-46, entre otros.

4.7. No se notificarán a la Autoridad Aeronáutica aquellas fallas de los sistemas y/o componentes producidas por factores externos a los sistemas y/o componentes de la aeronave, que no afecten sus condiciones de aeronavegabilidad, y que únicamente representen cambio de partes y/o componentes.

4.8. El reporte de la falla ocurrida a la aeronave, proporcionado por el concesionario, permisionario u operador aéreo, deberá ser elaborado y llenado por personal al servicio de éste, con conocimiento de la falla ocurrida a la misma.

4.9. El concesionario, permisionario u operador aéreo que envíe a la Autoridad Aeronáutica el reporte de defectos y fallas, deberá informar, además, la acción correctiva que haya tomado conforme a las especificaciones de la entidad responsable del diseño de tipo.

4.10. Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, estarán obligados a proporcionar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información y documentación adicional que requiera, respecto de las fallas

ocurridas a las aeronaves que operen, a fin de que ésta determine el origen de dichas fallas y la acción correctiva apropiada.

4.11. El formulario DGAC-80-Rev. A, deberá ser requisitado en los espacios aplicables al tipo de falla ocurrida. En el caso de que algún punto del formulario no sea aplicable, se deberá indicar la abreviatura N/A y, en el caso de que ciertos datos no estén disponibles al momento de la realización del reporte, se lo indicará como N/D, señalando las acciones a tomar en la búsqueda de los datos mencionados, y que dicha información será suministrada tan pronto sea obtenida. En el caso de que la Autoridad Aeronáutica reciba estas formas requisitadas incorrectamente, éstas serán devueltas a su emisor, a fin de que cumpla adecuadamente las instrucciones de llenado.

4.12. La Autoridad Aeronáutica, analizará todos los formularios de reportes de defectos y fallas recibidos, y coordinará las evaluaciones e investigaciones que procedan, a efecto de dictar las medidas y procedimientos que eviten, en lo posible, la repetición de las fallas de que se trate, dichas medidas y procedimientos podrán ser de carácter obligatorio.

4.13. La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con el concesionario, permisionario u operador aéreo, de acuerdo al tipo de falla ocurrida a la aeronave, efectuará el análisis y publicación de reportes significativos, a fin de que la comunidad aeronáutica tenga conocimiento de los sucesos más significativos reportados, incluso, de los análisis y conclusiones que hubiese al respecto, mediante Alertas, Circulares de Asesoramiento, Circulares Obligatorias, Directivas de Aeronavegabilidad o Cartas de Política, según corresponda.

4.14. Cada permisionario, concesionario u operador aéreo, deberá enviar el reporte requerido por esta Norma Oficial Mexicana, de conformidad con los requisitos del numeral 4.3. No obstante esto, los reportes que se refieren a fallas en la estructura primaria, fallas del sistema de control, incendio en la aeronave, falla estructural del motor o cualquier otra condición que se considere como peligro inminente para la seguridad de la aeronave, deberá ser enviado inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica, por los medios disponibles, incluso, verbalmente. La información adicional a este tipo de informe, deberá presentarse en los plazos y formas normales, tal como se exige en la presente Norma Oficial Mexicana.

4.15. Ninguna persona puede demorar o detener el envío de un reporte requerido por esta Norma Oficial Mexicana, aduciendo motivos tales como falta de información o de personal, entre otros.

4.16. Cuando el permisionario, concesionario u operador aéreo posea información adicional, incluyendo información emitida por la entidad responsable del diseño de tipo o por una Autoridad de Aviación Civil extranjera, referida al reporte requerido por esta Norma Oficial Mexicana, deberá enviarla expeditamente como suplemento al primer reporte que haya presentado, relacionándolo con éste, mediante una referencia a su fecha de envío.

4.17. Sumario de reportes de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves:

4.17.1. Cada permisionario, concesionario u operador aéreo, deberá mantener los registros de los reportes de defectos y fallas ocurridos a las aeronaves que operen, y que hayan enviado a la Autoridad Aeronáutica en cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.

5. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración

5.1. La presente Norma Oficial Mexicana es equivalente con las disposiciones que establecen los anexos 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Estos documentos forman parte de las normas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que se describen en el artículo 37 del Convenio referido.

5.2. No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes regulatorios publicados en este sentido.

6. Bibliografía

6.1. FAR Part 121 "Certification and operations; domestic, flag, and supplemental air carriers and commercial operators of large aircrafts", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

6.2. FAR Part 135 "Operating requirements: commuter and on demand operations and rules governing persons on board such aircraft", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

6.3. Reporte de Ocurrencias folleto 1-3 Parte 1, de Procedimientos de Aeronavegabilidad, Cap. 562 de Información y Procedimientos emitido por la Autoridad de Aviación Civil de Inglaterra.

6.4. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago, Estados Unidos de América, 1944.

6.5. Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

6.6. Anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

7. Observancia de esta Norma

7.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana, le corresponde a la Autoridad Aeronáutica.

8. De la evaluación de la conformidad

8.1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, verificará el cumplimiento de la presente Norma como sigue:

8.2. A los concesionarios y permisionarios, a través de la evaluación y aprobación de los procedimientos para la presentación del reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves, implementados en sus respectivos Manuales Generales de Mantenimiento, así como la evaluación de su cumplimiento. Asimismo, la Autoridad Aeronáutica verificará que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, cumplan con la presentación del reporte requerido por la presente Norma Oficial Mexicana, en cada ocasión que así lo amerite.

9. Sanciones

9.1. Las violaciones a la presente Norma Oficial Mexicana, serán sancionadas en los términos de la Ley de Aviación Civil, sus respectivos reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

10. Vigencia

10.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días posteriores a su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los dieciocho días del mes de noviembre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE AVIACION
SUBDIRECCION DE INGENIERIA
DEPARTAMENTO DE INGENIERIA AERONAUTICA

APENDICE "A" NORMATIVO. REPORTE DE DEFECTOS Y FALLAS

UTILIZAR BOLIGRAFO CON TINTA NEGRA.

COMPLETAR TODAS LAS SECCIONES DONDE LA INFORMACION APLIQUE AL TIPO DE FALLA OCURRIDA.

EN LAS SECCIONES CON OPCIONES MULTIPLES, INDICAR EL CONCEPTO APROPIADO.

No. REPORTE

No escribir en el área sombreada

1) MARCA, MODELO Y No. DE SERIE DE LA AERONAVE.	2) MATRICULA	3) OPERADOR	4) FECHA Y AEROPUERTO DE OCURRENCIA:
---	--------------	-------------	--------------------------------------

INFORMACION DE MANTENIMIENTO.

5) MARCA Y MODELO DE LOS MOTORES INVOLUCRADOS EN LA FALLA: No(s). DE SERIE: POS. 1: POS. 2: POS. 3: POS. 4:	6 (A) MARCA Y MODELO DE HELICES: No(s). DE SERIE: POS. 1: POS. 2: POS. 3: POS. 4:	7) FASE EN TIERRA: ESTACIONADO; ¡Error! Marcador no definido. MANTENIMIENTO ¡Error! Marcador no definido. REMOLQUE ¡Error! Marcador no definido. RODANDO ¡Error! Marcador no definido. DESATENDIDA; ¡Error! Marcador no definido.	7) A) TALLER AERONAUTICO RESPONSABLE DEL MANTENIMIENTO: 7). B) No. DE PERMISO DE TALLER:			
8) ESPECIFICAR LA PARTE/ COMPONENTE QUE CAUSO LA FALLA:	9) UBICACION:	10) MANUAL DE REFERENCIA (INDICAR EL CODIGO ATA)	11) TALLER REPARADOR DEL COMPONENTE:			
12) FABRICANTE:	13) NUMERO DE PARTE:	14) NUMERO DE SERIE:	15) FORMA DE CONTROL: HORAS CICLOS OTRO	16) TSO: TSN:	17) FALLA REPETITIVA SI/NO	18) COMUNICACION A LA ENTIDAD RESPONSABLE DEL DISEÑO TIPO SI/NO
19) REGISTROS EN EL LIBRO DE BITACORA SI/NO	20) PROCESO NA/ABIERTO/CERRADO		22) NOTIFICACION VOLUNTARIA SI/NO		24) PERSONAL DE COMANDANCIA DE AEROPUERTO RECEPTORA DE LA COPIA DEL REPORTE	

21) PARTICIPANTES EN LA INVESTIGACION	23) NOMBRE DE QUIEN HACE EL REPORTE	
	25) FIRMA	26) FECHA DEL REPORTE

DGAC-80-Rev. A

27) DESCRIPCION DE LA FALLA

28) ORIGEN PROBABLE

29) ACCION CORRECTIVA

NOTAS ACLARATORIAS

CASILLA	CONCEPTO	SIGNIFICADO
---------	----------	-------------

16

TSO

TIEMPO DESDE REACONDICIONAMIENTO MAYOR

TSN

TIEMPO DESDE NUEVO

NOTA: El reporte de la falla proporcionado por el concesionario, permisionario u operador aéreo de la aeronave, deberá ser elaborado y llenado con respecto a la falla, por personal al servicio de éste, con conocimiento de la falla ocurrida.

La DGAC agradecerá su colaboración posterior si se considera necesario.

APENDICE "B" NORMATIVO

PROCEDIMIENTO DE LLENADO DE LA FORMA DE REPORTE DE DEFECTOS Y FALLAS DGAC-80-Rev. A

B.1. GENERALIDADES.

B.1.1. Sígase con exactitud el orden señalado a continuación y la manera de asentar los datos.

B.1.2. Anote todos los datos que apliquen, de acuerdo al tipo de falla presentada. En aquellos casilleros que no representen información que intervenga en el origen o repercusión de la falla, deberá anotarse "N/A" (de información no aplicable).

B.2. INSTRUCCIONES PARA LA ANOTACION DE DATOS.

B.2.1. CASILLA 1. Anotar claramente la marca, el modelo y el número de serie de la aeronave.

B.2.2. CASILLA 2. Anotar la matrícula de la aeronave.

B.2.3. CASILLA 3. Indicar la razón social del concesionario, permisionario o, en su caso, el nombre del operador que tiene registrada esta aeronave.

B.2.4. CASILLA 4. Anotar la fecha y el aeropuerto/aeródromo en donde se presentó la falla o el aeropuerto/aeródromo de destino de vuelo, si la falla se presentó en vuelo.

B.3. INFORMACION DE MANTENIMIENTO.

B.3.1 CASILLA 5. Anotar claramente la marca, el modelo y el número de serie de los motores involucrados, cuando la falla se presente en los motores.

B.3.2. CASILLA 6. Anotar claramente la marca, el modelo y el número de serie de las hélices involucradas, cuando la falla se presente en las hélices.

B.3.3. CASILLA 7. En el caso de detectarse un defecto o una falla cuando la aeronave se encuentra en tierra y está programada para salir a vuelo, cruzar con una "X" la fase en que se presentó la falla, ya sea si la aeronave se encuentra estacionada, está saliendo de mantenimiento, está siendo remolcada, está rodando en plataforma o calle de rodaje, o si la aeronave estuvo desatendida (sin mantenimiento).

B.3.4. CASILLA 7 A). Anotar la razón social del taller aeronáutico responsable del mantenimiento de la aeronave.

B.3.5. CASILLA 7 B). Anotar el número de permiso de taller aeronáutico responsable del mantenimiento de la aeronave.

B.3.6. CASILLA 8. Anotar el nombre o descripción de la parte o componente que causó la falla.

B.3.7. CASILLA 9. Indicar la ubicación dentro del sistema considerado y en la aeronave.

B.3.8. CASILLA 10. Indicar la referencia de localización de información de esa parte o componente en manuales, e indicar el número de código ATA del sistema que incluye al componente.

B.3.9. CASILLA 11. Anotar el taller reparador al cual se envió el componente.

B.3.10. CASILLA 12. Indicar el nombre del fabricante de la parte o componente que originó la falla.

B.3.11. CASILLA 13. Anotar el número de parte del componente que originó la falla.

B.3.12. CASILLA 14. Anotar el número de serie del componente que originó la falla.

B.3.13. CASILLA 15. Cruzar con una "X" la forma de control de la parte o componente, ya sea en horas, ciclos u otros.

B.3.14. CASILLA 16. Anotar los tiempos del componente o aeronave desde su reacondicionamiento mayor y/o desde nuevo.

B.3.15. CASILLA 17. Indicar si la falla presentada ha ocurrido en otras ocasiones en la aeronave.

B.3.16. CASILLA 18. Indicar si ha comunicado a la entidad responsable del diseño tipo la presencia de esta falla.

B.3.17. CASILLA 19. Indicar si se cuenta con registros de mantenimiento de la aeronave en el libro de bitácora.

B.3.18. CASILLA 20. En este casillero la Autoridad Aeronáutica anotará el proceso en que se encuentre el análisis de la falla.

B.3.19. CASILLA 21. En este casillero, la Autoridad Aeronáutica anotará el nombre de las empresas o personas que colaboraron en la investigación.

B.3.20. CASILLA 22. En este casillero, se anotará si el concesionario, permisionario u operador de la aeronave presentó voluntariamente el reporte de defectos y fallas, o si el reporte fue solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

B.3.21. CASILLA 23. Anotar el nombre del personal que elaboró el reporte.

B.3.22. CASILLA 24. Indicar el nombre del personal de la comandancia de aeropuerto que recibió copia de este reporte y el aeropuerto de adscripción.

B.3.23. CASILLA 25. Firma del personal que elaboró el reporte.

B.3.24. CASILLA 26. Anotar la fecha en que se elaboró el reporte.

B.3.25. CASILLA 27. Espacio destinado a describir claramente el tipo de falla presentada.

B.3.26. CASILLA 28. Indicar el probable origen de la falla.

B.3.27. CASILLA 29. Indicar la acción correctiva de cambio, reparación o mantenimiento y acción efectuada para evitar su repetición.

AVISO de prórroga de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-061-SCT3-2002, Que establece los requisitos a cumplir por los interesados en obtener, revalidar, renovar, convalidar y recuperar permisos, licencias y/o certificados de capacidad como personal técnico aeronáutico; las atribuciones de dicho personal, así como las causas de cancelación, revocación y suspensión de los mencionados permisos, licencias y/o certificados de capacidad, publicada el 21 de junio de 2002.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracciones II y IV, 40 fracciones I, III y XVI, 41 y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 35 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 6 fracciones X y XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CONSIDERANDO

Que con fecha 21 de junio de 2002, se publicó en el **Diario Oficial de la Federación**, la Norma Oficial Mexicana Emergente NOM-EM-061-SCT3-2002, Que establece los requisitos a cumplir por los interesados en obtener, revalidar, renovar, convalidar y recuperar permisos, licencias y/o certificados de capacidad como personal técnico aeronáutico; las atribuciones de dicho personal, así como las causas de cancelación, revocación y suspensión de los mencionados permisos, licencias y/o certificados de capacidad.

Que dicha Norma tiene una vigencia de seis meses a partir del día siguiente a su publicación, misma que vencerá el 22 de diciembre del año 2002.

Que en virtud de que actualmente subsisten las causas que motivaron la expedición de la citada Norma Oficial Mexicana de Emergencia, se consideró procedente prorrogar su vigencia por un periodo de seis meses, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO DE PRORROGA

Se prorroga por un plazo de seis meses contados a partir del 22 de diciembre de 2002, la vigencia de la Norma Oficial Mexicana Emergente NOM-EM-061-SCT3-2002, Que establece los requisitos a cumplir por los

interesados en obtener, revalidar, renovar, convalidar y recuperar permisos, licencias y/o certificados de capacidad como personal técnico aeronáutico; las atribuciones de dicho personal, así como las causas de cancelación, revocación y suspensión de los mencionados permisos, licencias y/o certificados de capacidad.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de noviembre de dos mil dos.-
El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.