

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario correspondiente al puerto de Isla Cozumel, municipio del mismo nombre, Estado de Quintana Roo.

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

PEDRO CERISOLA Y WEBER, Secretario de Comunicaciones y Transportes y VICTOR LICHTINGER WAISMAN, Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en los artículos 27 párrafo quinto y 42 fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 32 Bis fracción VIII y 36 fracciones I, XVI, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o. fracciones II y III, 3o., 7o., 14, 16 y 21 de la Ley de Puertos; 1o., 2o. fracciones I, II, IV y V; 5o., 8o. fracciones I y II, 16, 17 fracción I, 29 fracción VIII, 34 fracción III, 37 y 50 de la Ley General de Bienes Nacionales; 1o., 2o. y 3o. de la Ley de Navegación, y

CONSIDERANDO

Que por Decreto Presidencial publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 de mayo de 1974, se habilitó el puerto denominado Isla Cozumel, en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe, Estado de Quintana Roo, para tráfico de altura, mixto de cabotaje y pesca.

Que por decretos que se publicaron en el mismo medio informativo oficial el 21 de julio de 1997 y el 17 de abril de 1998 se habilitaron, respectivamente, con el carácter de Puerto y de Terminal de uso público fuera de puerto, en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe los lugares conocidos como Playa del Carmen y Punta Venado en el Estado de Quintana Roo.

Que mediante acuerdo conjunto de las secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Social, publicado en el citado medio informativo oficial el 21 de noviembre de 1994, se delimitó y determinó, entre otros, el recinto portuario denominado, Isla Cozumel, Municipio de Cozumel, Estado de Quintana Roo, en el que se incluyeron, las poligonales denominadas:

Poligonal 1. Terminal de Cruceros y Transbordadores con superficies de 3-26-28 hectáreas de tierra y 3-66-41 hectáreas de mar territorial, para totalizar 6-92-69 hectáreas;

Poligonal 2. Muelle Fiscal con superficies de 0-46-29 hectárea de tierra y 1-55-29 hectáreas de mar territorial; para totalizar 2-01-58 hectáreas, y

Poligonal 3. Punta Langosta con superficie de 0-27-82 hectárea y 2-78-22 hectáreas de tierra, correspondientes a las fracciones A y B para totalizar 3-06-04 hectáreas.

Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, administrar los puertos y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

Que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales tiene a su cargo ejercer la posesión y propiedad de la Nación en las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar.

Que de conformidad con los artículos 32 bis y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 7o. de la Ley de Puertos, corresponde a las secretarías de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitar y determinar, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes de dominio público de la Federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas, los cuales comprenden las áreas de agua y terrenos del citado régimen, destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Que se requiere modificar el recinto portuario correspondiente al puerto denominado Isla Cozumel, en particular, por lo que se refiere a las poligonales 1, 2 y 3, de la Terminal de Cruceros y Transbordadores, el Muelle Fiscal y Punta Langosta, respectivamente, en el Municipio de Cozumel, Estado de Quintana Roo, para satisfacer las necesidades de la operación portuaria y del transporte marítimo, toda vez que las áreas que

actualmente comprende, deben ajustarse al Programa de Reestructuración y Modernización del Sistema Portuario Nacional.

Que asimismo, en el aludido recinto portuario se incluyeron las poligonales 4 y 5 correspondientes a Playa del Carmen y Punta Venado lugares éstos que, como se indica en el segundo considerando, fueron habilitados, respectivamente, con el carácter de puerto y de terminal de uso público fuera de puerto, por lo que deben excluirse del mencionado recinto portuario del puerto de Isla Cozumel, para tener su régimen propio.

Que el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentó la propuesta correspondiente al titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y acompañó los planos oficiales: RPTMM-99-01 de febrero de 1999, denominado Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario de Terminal TMS Cozumel Quintana Roo, RPMFIS-99-01 de febrero de 1999, denominado Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario del Muelle Fiscal del Puerto Isla Cozumel, Quintana Roo y RPLANG-01-2000 de julio de 2000, denominado Punta Langosta Quintana Roo modificación de la delimitación y determinación del Recinto Portuario, que muestran las superficies a que se refiere este instrumento, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO

ARTICULO PRIMERO. Se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario correspondiente al puerto de Isla Cozumel, Municipio del mismo nombre, Estado de Quintana Roo, por lo que se refiere a las poligonales 1, 2 y 3, de la terminal de cruceros y transbordadores, el muelle fiscal y Punta Langosta, respectivamente, conforme a los planos oficiales que se identifican en el último párrafo de los considerandos del presente Acuerdo y se excluyen del mismo, las poligonales 4 y 5 que corresponderán, respectivamente, a la terminal de uso público fuera de puerto denominada Punta Venado y al puerto de Playa del Carmen, para quedar con una superficie total de 100.9934 hectáreas integrada por 29.7696 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación y 71.2238 hectáreas de agua de mar territorial, de acuerdo con las poligonales, cuyas superficies y coordenadas se citan a continuación:

Poligonal 1.- Terminal de cruceros y transbordadores con una superficie total de 7.8951 hectáreas, integrada por 2.3248 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación y 5.5703 hectáreas de agua de mar territorial, cuyas coordenadas se citan a continuación:

POLIGONO ENVOLVENTE DEL RECINTO PORTUARIO

LADOS		DISTANCIA	RUMBO					COORDENADAS		VERT.
EST.	P.V.							X	Y	
	28							502770.724	2264512.056	28
28	41	315.262	N	40°	04'	28.16"	W	502567.764	2264753.297	41
41	42	51.906	S	86°	58'	19.22"	W	502515.930	2264750.555	42
42	43	291.146	S	03°	10'	45.12"	E	502532.077	2264459.857	43
43	50	37.030	S	03°	10'	44.92"	E	502534.1301	2264422.884	50
50	33	163.028	S	66°	18'	24.75"	E	502683.417	2264357.373	33
33	32	26.538	S	65°	05'	55.67"	E	502707.488	2264346.199	32
32	31	88.600	S	72°	42'	20.22"	E	502792.082	2264319.860	31
31	30	14.947	S	81°	21'	13.69"	E	502806.859	2264317.613	30
30	72	28.314	N	14°	11'	39.39"	E	502813.802	2264345.063	72
72	29	133.738	N	15°	01'	16.78"	E	502848.464	2264474.231	29
29	28	86.454	N	64°	03'	15.85"	W	502770.724	2264512.056	28

AREA = 7.8951 Has.

Poligonal 2.- Muelle Fiscal; con una superficie total de 5.6902 hectáreas, integrada por 0.1591 hectárea de terreno de dominio público de la Federación, 0.3040 hectárea correspondiente al Muelle Fiscal, sobre agua, y 5.2271 hectáreas de agua de mar territorial, cuyas coordenadas se citan a continuación:

POLIGONO ENVOLVENTE DEL RECINTO PORTUARIO

LADOS		DISTANCIA	RUMBO	COORDENADAS		VERT.
EST.	P.V.			X	Y	
	1			505155.635	2267917.627	1
1	2	7.683	N 39° 43' 44.71" W	505150.725	2267923.536	2
2	3	6.895	N 62° 52' 45.78" W	505144.588	2267926.679	3
3	4	247.857	N 50° 40' 18.80" W	504952.863	2268083.761	4
4	5	210.547	N 39° 19' 41.17" E	505086.299	2268246.625	5
5	6	519.176	S 50° 40' 20.36" E	505296.175	2268074.677	6
6	A2	2.785	S 48° 55' 48.63" E	505298.275	2268072.847	A2
A2	A1	107.047	S 41° 19' 14.21" W	505227.595	2267992.452	A1
A1	A14	10.230	S 41° 48' 37.02" W	505220.775	2267984.827	A14
A14	A13	95.610	S 41° 38' 58.79" W	505157.235	2267913.385	A13
A13	1	4.534	N 20° 39' 55.80" W	505155.635	2267917.627	1

AREA = 5.6902 Has.

Poligonal 3.- Punta Langosta; con una superficie total de 87.4081 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación, integrada por:

Polígono A, de 24.2205 hectáreas

Polígono B, de 1.3212 hectáreas

Polígono C, de 1.4400 hectáreas

Polígono de 60.4264 hectáreas de agua de mar

A continuación se citan las coordenadas de los polígonos preindicados:

POLIGONAL ENVOLVENTE RECINTO PORTUARIO A

LADOS		DISTANCIA	RUMBO	COORDENADAS		VERT.
EST.	P.V.			X	Y	
	B23			504631.021	2267548.474	B23
B23	B24	15.029	S 42° 22' 05.02" W	504620.893	2267537.370	B24
B24	B25	14.318	S 34° 35' 13.43" W	504612.765	2267525.582	B25
B25	B31	104.488	S 41° 22' 56.00" E	504681.840	2267447.183	B31
B31	T1	12.563	N 52° 30' 22.34" E	504691.808	2267454.830	T1
T1	B33	51.662	S 42° 05' 58.00" E	504726.443	2267416.498	B33
B33	B30	132.858	N 57° 33' 47.42" E	504838.573	2267487.759	B30
B30	B34	91.458	N 21° 32' 58.37" W	504804.980	2267572.824	B34
B34	B8	56.058	S 67° 35' 12.03" W	504753.157	2267551.450	B8
B8	B7	16.402	N 21° 28' 46.81" W	504747.151	2267566.713	B7
B7	B6	6.324	N 21° 56' 58.03" W	504744.787	2267572.579	B6
B6	B1	41.328	N 22° 12' 41.47" W	504729.164	2267610.840	B1
B1	B2	37.051	S 66° 50' 19.58" W	504695.099	2267596.267	B2
B2	B3	36.960	S 58° 00' 04.28" W	504663.755	2267576.682	B3

B3	B4	1.301	S 71° 59' 48.79" W	504662.518	2267576.280	B4
B4	B5	1.377	S 41° 08' 34.33" W	504661.612	2267575.243	B5
B5	B21	10.346	S 53° 44' 21.53" W	504653.270	2267569.124	B21
B21	B22	15.031	S 48° 01' 22.76" W	504642.096	2267559.071	B22
B22	B23	15.328	S 46° 15' 48.66" W	504631.021	2267548.474	B23

AREA = 24.2205 Has.

POLIGONO ENVOLVENTE DEL RECINTO PORTUARIO (1) (POLIGONALES B Y C + AGUA Y MUELLE)

LADOS		DISTANCIA	RUMBO	COORDENADAS		VERT.
EST.	P.V.			X	Y	
	B19			504620.614	2267564.421	B19
B19	B18	21.326	N 46° 29' 43.05" E	504636.082	2267579.102	B18
B18	B17	26.254	N 52° 38' 00.22" E	504656.948	2267595.036	B17
B17	B12	26.289	N 58° 12' 08.32" E	504679.291	2267608.888	B12
B12	B11	26.299	N 63° 41' 52.86" E	504702.867	2267620.541	B11
B11	B9	78.930	N 67° 49' 50.13" E	504775.962	2267650.325	B9
B9	B10	2.140	N 20° 26' 01.73" W	504775.215	2267652.330	B10
B10	75	69.948	N 80° 34' 43.50" W	504706.210	2267640.880	75
75	74	235.387	N 46° 27' 10.19" W	504535.600	2267803.050	74
74	73	255.424	N 19° 52' 56.35" E	504622.467	2268043.249	73
73	72	111.006	N 70° 07' 09.28" W	504518.077	2268080.998	72
72	71	327.856	S 19° 55' 34.66" W	504406.304	226772.770	71
71	70	280.769	S 46° 27' 06.00" E	504609.840	2267579.330	70
70	B20	4.335	S 10° 42' 58.62" W	504609.034	2267575.071	B20
B20	B19	15.733	S 47° 23' 45.18" E	504620.614	2267564.421	B19

AREA = 63.1876 Has.

ARTICULO SEGUNDO. Se declaran afectas al recinto portuario y bajo la administración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las zonas federales que comprenden las áreas de agua, terrenos, obras e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal y, en general, los bienes de dominio público ubicados en el recinto portuario a que se refiere este Acuerdo; mismos que se destinarán al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Las construcciones e instalaciones que ejecuten particulares, adheridas permanentemente a los bienes de dominio público de la Federación que comprende, estarán afectas al recinto portuario y pasarán al dominio de la Nación, al término de la vigencia de los títulos respectivos.

ARTICULO TERCERO. El recinto portuario a que se refiere este Acuerdo se sujetará a las disposiciones de la Ley de Puertos, entre las cuales están las siguientes:

- I. Su administración y operación quedan a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual podrá encomendarlas a alguna sociedad mercantil mexicana que obtenga concesión para la administración portuaria integral;
- II. Los bienes de dominio público que comprende serán susceptibles de uso, aprovechamiento, explotación o prestación de servicios portuarios, mediante concesión o permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o en virtud de contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios que el administrador portuario celebre con terceros;

- III. Los usos, destinos y modos de operación que se determinen para sus diferentes zonas, se sujetarán al programa maestro de desarrollo portuario respectivo, y
- IV. Su uso, aprovechamiento y explotación, se sujetarán a lo prescrito por los ordenamientos federales aplicables, en cuanto a las autoridades competentes de dicho fuero, su régimen de administración y operación, la construcción de obras e instalaciones portuarias y el pago de aprovechamientos, derechos o contraprestaciones contractuales que correspondan, según el caso.

ARTICULO CUARTO. Las autoridades competentes ejercerán sus atribuciones en el recinto portuario, inclusive en las áreas concesionadas, en los términos prescritos por las disposiciones legales aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, continuarán surtiendo sus efectos en sus términos y condiciones, hasta la conclusión de su vigencia.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de octubre de dos mil dos.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.- El Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, **Víctor Lichtinger Waisman**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del puerto de Ensenada, municipio del mismo nombre, Estado de Baja California.

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

PEDRO CERISOLA Y WEBER, Secretario de Comunicaciones y Transportes y VICTOR LICHTINGER WAISMAN, Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en los artículos 27 párrafo quinto y 42 fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 32 Bis fracción VIII y 36 fracciones I, XVI, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o. fracciones II y III, 3o., 7o., 14, 16 y 21 de la Ley de Puertos; 1o., 2o. fracciones I, V y IX, 5o., 8o. fracciones I y II, 16, 17 fracción I, 29 fracción VIII, 34 fracción III, 49, 50, 53 y 54 de la Ley General de Bienes Nacionales; y 1o., 2o. y 3o. de la Ley de Navegación, y

CONSIDERANDO

Que por Decreto Presidencial publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 mayo de 1974, se habilitó el puerto de Ensenada, B.C., para tráfico de altura, mixto, de cabotaje y pesca, en el litoral del Océano Pacífico.

Que mediante acuerdo conjunto de las secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Social, publicado en el citado medio informativo oficial el 10 de marzo de 1995, se delimitó y determinó el recinto portuario del puerto de Ensenada, B.C., con una superficie total de 250-37-54.8 hectáreas.

Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes administrar los puertos y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de la zona federal dentro de los recintos portuarios.

Que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales tiene a su cargo ejercer la posesión y propiedad de la Nación en las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar.

Que de conformidad con los artículos 32 bis y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 7o. de la Ley de Puertos corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitar y determinar, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes de dominio público de la Federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas, los cuales comprenden las áreas de agua y terrenos del citado régimen, destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Que se requiere modificar la delimitación y determinación del recinto portuario del puerto de Ensenada, B.C., para satisfacer las necesidades de la operación portuaria y del transporte marítimo, toda vez que las

áreas que actualmente comprende, deben ajustarse al Programa de Reestructuración y Modernización del Sistema Portuario Nacional.

Que el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentó la propuesta correspondiente al titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y acompañó el plano oficial RPENS-2001-01 de febrero de 2001, denominado Modificación de la Delimitación y Determinación del Recinto Portuario, del puerto Ensenada, B.C., que muestra las superficies a que se refiere este instrumento, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO

ARTICULO PRIMERO. Se modifica la delimitación y determinación del Recinto Portuario del puerto de Ensenada, Municipio del mismo nombre en el Estado de Baja California, conforme al plano oficial que se identifica en el último considerando del presente Acuerdo, para quedar con una superficie total de 3'368,858.35 m², integrada por 969,812.37 m² de terrenos de dominio público de la Federación y 2'399,045.98 m² de agua de mar territorial, de acuerdo con la poligonal envolvente del recinto portuario cuyas coordenadas se citan a continuación:

POLIGONO ENVOLVENTE DEL RECINTO PORTUARIO

LADOS		DISTANCIA	RUMBO	COORDENADAS	
EST.	P.V.			X	Y
	T'			535,382.3681	3'524,944.1980
T'	51'	109.847	N 70° 46' 10" W	535,278.6502	3'524,980.3785
51'	24-6	13.585	N 82° 22' 13" W	535,265.1853	3'524,982.1822
24-6	25-1	121.521	N 70° 46' 54" W	535,150.4370	3'525,022.1831
25-1	25-11'	68.434	S 79° 29' 28" W	535,083.1504	3'525,009.7016
25-11'	C4'	179.234	S 59° 42' 15" W	534,928.3936	3'524,919.2841
C4'	C5'	43.012	S 54° 18' 28" W	534,893.4611	3'524,894.1898
C5'	C11'	282.843	S 44° 50' 44" W	534,694.0010	3'524,693.6514
C11'	8	169.499	S 54° 56' 12" W	534,555.2630	3'524,596.2770
8	7	214.993	N 88° 13' 00" W	534,340.3742	3'524,602.9678
7	6	351.944	S 42° 54' 16" E	534,579.9700	3'524,345.1727
6	5	1,036.334	S 32° 10' 54" E	535,131.9266	3'523,468.0575
5	511	213.843	S 36° 03' 02" E	535,257.7731	3'523,295.1661
511	512	251.811	S 37° 34' 14" E	535,411.3117	3'523,095.5793
512	513	159.660	S 42° 14' 06" E	535,518.6308	3'522,977.3682
513	514	133.496	S 41° 57' 58" E	535,607.8987	3'522,878.1085
514	514'	478.298	S 33° 58' 55" E	535,875.2348	3'522,481.4968
514'	514"	515.666	S 33° 58' 55" E	536,163.4564	3'522,053.8994
514"	D-8'	803.994	N 70° 10' 38" E	536,919.8102	3'522,326.5441
D-8'	D-8	11.329	N 02° 34' 07" E	536,920.3179	3'522,337.8617
D-8	D-7	234.697	N 10° 09' 40" W	536,878.9129	3'522,568.8779
D-7	D-6	99.639	N 13° 06' 09" W	536,856.3252	3'522,665.9233
D-6	D-5	153.159	N 11° 56' 38" W	536,824.6282	3'522,815.7664
D-5	D-4'	7.496	N 17° 17' 38" W	536,822.3998	3'522,822.9236
D-4'	D-4	119.163	N 17° 17' 38" W	536,786.9760	3'522,936.6994
D-4	D-2	150.109	N 20° 16' 49" W	536,734.9462	3'523,077.5026
D-2	D-1	79.709	N 15° 37' 39" W	536,713.4742	3'523,154.2650

D-1	Z-13	240.870	N 20° 29' 05" W	536,629.1796	3'523,379.9036
Z-13	1	47.344	N 19° 13' 22" W	536,613.5921	3'523,424.6076
1	C	72.620	S 74° 45' 12" W	536,543.5278	3'523,405.5103
C	5	214.451	S 74° 51' 25" W	536,336.5234	3'523,349.4889
5	5'A	51.425	N 36° 29' 11" W	536,305.9447	3'523,390.8342
5'A	5"A	213.161	S 79° 55' 15" W	536,096.0738	3'523,353.5293
5"A	4'''A	90.000	N 10° 04' 45" W	536,080.3231	3'523,442.1404
4'''A	4"A	168.473	N 79° 55' 15" E	536,246.1956	3'523,471.6244
4"A	4'	47.474	N 36° 29' 01" W	536,217.9680	3'523,509.7945
4'	4a'	40.000	N 36° 05' 44" W	536,194.4027	3'523,542.1160

LADOS		DISTANCIA	RUMBO	COORDENADAS	
EST.	P.V.			X	Y
4a'	4b'	204.400	N 53° 54' 17" E	536,359.5655	3'523,662.5345
4b'	4c'	40.000	S 36° 05' 44" E	536,383.1308	3'523,630.2130
4c'	3'''	96.852	N 53° 54' 17" E	536,461.3904	3'523,687.2713
3'''	Z-7	58.964	N 35° 33' 30" W	536,427.1010	3'523,735.2400
Z-7	20G	20.453	S 72° 17' 16" W	536,407.6177	3'523,729.0175
20G	20H	13.120	N 23° 27' 23" W	536,402.3952	3'523,741.0534
20H	20 I	28.134	S 73° 27' 09" W	536,375.4267	3'523,733.0407
20 I	20 I'	32.574	N 25° 54' 05" W	536,361.1977	3'523,762.3424
20 I'	16-2	75.018	N 25° 55' 13" W	536,328.4057	3'523,829.8143
16-2	16-1	31.738	N 24° 49' 48" W	536,315.0780	3'523,858.6185
16-1	L	270.787	N 25° 47' 45" W	536,197.2403	3'524,102.4217
L	M	164.856	N 36° 43' 09" W	536,098.6737	3'524,234.5664
M	83	179.152	N 28° 53' 48" W	536,012.1016	3'524,391.4126
83	84	168.365	N 27° 53' 26" W	535,933.3431	3'524,540.2209
84	85	15.059	N 27° 52' 48" W	535,926.3012	3'524,553.5319
85	79	65.167	N 47° 11' 48" E	535,974.1140	3'524,597.8120
79	17B	40.587	N 39° 42' 57" W	535,948.1798	3'524,629.0322
17B	71	46.254	N 53° 17' 31" W	535,911.0983	3'524,656.6800
71	72	10.340	S 31° 32' 37" W	535,905.6889	3'524,647.8677
72	73	18.584	S 67° 21' 05" W	535,888.5381	3'524,640.7114
73	74	9.630	S 48° 35' 33" W	535,881.3152	3'524,634.3419
74	75	8.596	S 63° 45' 27" W	535,873.6054	3'524,630.5411
75	76	4.505	N 85° 26' 36" W	535,869.1145	3'524,630.8990
76	17	5.360	S 67° 00' 44" W	535,864.1801	3'524,628.8057
17	763	120.453	N 54° 29' 57" W	535,766.1182	3'524,698.7546
763	763'	20.200	N 56° 21' 04" W	535,749.3026	3'524,709.9476

763'	13'	69.903	N 56° 44' 02" W	535,690.8542	3'524,748.2915
13'	13"	28.936	N 56° 31' 01" W	535,666.7199	3'524,764.2554
13"	19	262.042	N 56° 04' 53" W	535,449.2693	3'524,910.4782
19	20	25.219	N 58° 17' 55" W	535,427.8134	3'524,923.7304
20	T'	49.842	N 65° 45' 15" W	535,382.3681	3'524,944.1980

AREA TOTAL ENVOLVENTE = 3'400,261.79 m²

del que se excluyen 31,403.44 m² quedando un AREA TOTAL DE RECINTO PORTUARIO DE 3'368,858.35 m².

ARTICULO SEGUNDO. Se declaran afectas al recinto portuario y bajo la administración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las zonas federales que comprenden las áreas de agua, terrenos, obras e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal y, en general, los bienes de dominio público ubicados en el recinto portuario a que se refiere este Acuerdo, mismos que se destinarán al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Las construcciones e instalaciones que ejecutan particulares, adheridas permanentemente a los bienes de dominio público de la Federación que comprende, estarán afectas al recinto portuario y pasarán al dominio de la Nación, al término de la vigencia de los títulos respectivos.

ARTICULO TERCERO. El Recinto Portuario a que se refiere este Acuerdo se sujetará a las disposiciones de la Ley de Puertos, entre las cuales están las siguientes:

- I. Su administración y operación quedan a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual podrá encomendarla a alguna sociedad mercantil mexicana que obtenga concesión para la administración portuaria integral;
- II. Los bienes de dominio público que comprende serán susceptibles de uso, aprovechamiento, explotación o prestación de servicios portuarios, mediante concesión o permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o en virtud de contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios que el administrador portuario celebre con terceros;
- III. Los usos, destinos y modos de operación que se determinen para sus diferentes zonas, se sujetarán al programa maestro de desarrollo portuario respectivo, y
- IV. Su uso, aprovechamiento y explotación, se sujetará a lo prescrito por los ordenamientos federales aplicables, en cuanto a las autoridades competentes de dicho fuero, su régimen de administración y operación, la construcción de obras e instalaciones portuarias y el pago de aprovechamientos, derechos o contraprestaciones contractuales que correspondan, según el caso.

ARTICULO CUARTO. Las autoridades ejercerán sus atribuciones en el recinto portuario, inclusive en las áreas concesionadas, en los términos prescritos por las disposiciones legales aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de este Acuerdo continuarán surtiendo sus efectos en sus términos y condiciones hasta la conclusión de su vigencia.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes octubre de dos mil dos.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.- El Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, **Víctor Lichtinger Waisman**.- Rúbrica.

NORMA Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2001, Que establece el uso obligatorio del sistema de anticolisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.

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, 32 y 79 de la Ley de Aviación Civil; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34 fracción III, 116 fracción III y 127 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 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 4 de octubre de 2000, se publicó en el **Diario Oficial de la Federación**, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2000, Que establece el uso obligatorio del sistema de anticolisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.

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 28 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-069-SCT3-2001, QUE ESTABLECE EL USO OBLIGATORIO DEL SISTEMA DE ANTICOLISION DE A BORDO (ACAS) EN AERONAVES DE ALA FIJA QUE OPEREN EN ESPACIO AEREO MEXICANO, ASI COMO SUS CARACTERISTICAS

INDICE

1. Introducción
2. Objetivo y campo de aplicación
3. Definiciones y abreviaturas
4. Disposiciones generales
5. Sistema para evitar colisiones en el aire
6. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración
7. Bibliografía
8. Observancia de esta Norma
9. De la evaluación de la conformidad

10. Sanciones

11. Vigencia

Apéndice “A” Normativo - Formato de reporte de eventos ACAS

1. Introducción

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través del Grupo SICASP (SSR IMPROVEMENTS AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEMS PANEL), inició hace tiempo los estudios pertinentes para el diseño y futura utilización en las aeronaves, de un sistema a bordo para evitar colisiones entre aeronaves, en forma independiente de los Servicios de Tránsito Aéreo. Desde entonces, algunas compañías dedicadas al diseño y fabricación de equipos de navegación para aeronaves, se dieron a la tarea de diseñar y fabricar este sistema, apegándose a las recomendaciones del SICASP, y ponerlo a prueba para su probable aceptación por parte de la OACI.

El ACAS es un sistema de a bordo que funciona independientemente de los sistemas de tierra del control de tránsito aéreo, y está diseñado para actuar como respaldo a la técnica de ver y evadir, utilizada por los pilotos, ayudándoles a prevenir y evitar posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

El ACAS II proporciona aviso de tráfico (TA) y aviso de resolución (RA), recomendando acciones de evasión en dirección vertical para evadir el tránsito en conflicto. Además del azimuth y la distancia, indica la diferencia de altitud de la aeronave intrusa en cientos de pies.

Finalmente, la OACI, en la enmienda 22 al Anexo 6 parte 1 adoptada el 19 de febrero de 1996, emite las normas y métodos recomendados para la utilización de sistemas anticolidión de a bordo (ACAS), llamado así por esta Organización.

2. Objetivo y campo de aplicación

La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer como obligatorio, el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios que vuelen sobre espacio aéreo mexicano, indicando los procedimientos de operación que deberán seguirse con este sistema, así como los criterios para su instalación y certificación.

3. Definiciones y abreviaturas

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

3.1. 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.

3.2. ACAS: Sistema de anticolidión de a bordo (Airborne Collision Avoidance System). Sistema de una aeronave basado en señales de Transpondedor del Radar Secundario de Vigilancia (SSR), que funciona independientemente del equipo instalado en tierra, para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

Nota 1.- En este contexto, el término “independientemente” significa que el ACAS funciona de manera independiente de los otros sistemas utilizados por los servicios de tránsito aéreo, salvo los de comunicaciones con estaciones terrestres en Modo S.

Nota 2.- Los transpondedores SSR arriba mencionados, son los que operan en Modo C o en Modo S.

3.3. ACAS II: Sistema ACAS que proporciona avisos de resolución vertical (RA), además de avisos de tránsito (TA).

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

3.5. Aeronave de ala fija: Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones.

3.6. ATC: Control de Tránsito Aéreo.

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

3.8. Autoridad de aviación civil: Autoridad rectora en materia aeronáutica, de un país extranjero.

3.9. 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.

3.10. Aviso de tráfico (TA): Indicación dada a la tripulación de vuelo en cuanto a que un determinado intruso constituye una amenaza posible.

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

3.12. Concesionario: Persona moral mexicana 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.

3.13. FAA: Federal Aviation Administration. Autoridad de aviación civil de los Estados Unidos de América.

3.14. Maniobra evasiva: Operación realizada por la tripulación de vuelo de una aeronave para cambiar su trayectoria, evitando con ello una colisión contra otra aeronave, algún obstáculo o el terreno.

3.15. MODO C: Respuestas del transpondedor para transmisión automática de altitud de presión y para fines de vigilancia.

3.16. MODO S: Modo mejorado del SSR que permite interrogaciones y respuestas selectivas.

3.17. 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.

3.18. Radar secundario de vigilancia (SSR): Sistema radar de vigilancia que usa transmisor/receptor (interrogador) y respondedores.

3.19. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3.20. SICASP: Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance System Panel. Grupo de expertos sobre mejoras del radar secundario de vigilancia y sistemas anticolidión.

3.21. Sistema de alerta y evasión de tráfico (TCAS/Traffic Alert and Collision Avoidance System): Sistema de anticolidión de a bordo basado en señales del equipo transpondedor y que opera

independientemente de los equipos basados en tierra. El TCAS I sólo genera avisos de tráfico (TA), y el TCAS II genera avisos de tráfico y avisos de resolución (RA) en el plano vertical.

3.22. Transpondedor: Emisor-receptor que genera una señal de respuesta cuando se le interroga debidamente; la interrogación y la respuesta se efectúan en frecuencias diferentes.

3.23. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

3.24. Kg.: Kilogramo(s).

4. Disposiciones generales

4.1. Todos los concesionarios y permisionarios que operen, de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, con aeronaves de ala fija cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a lo indicado en la presente Norma Oficial Mexicana, deberán equipar dichas aeronaves con un sistema de anticolidión de a bordo, a más tardar en la fecha indicada también en la presente Norma Oficial Mexicana.

4.2. La presente Norma Oficial Mexicana contiene las características y procedimientos de operación a seguirse con el sistema de anticolidión de a bordo, así como también los criterios para su instalación y certificación.

5. Sistema para evitar colisiones en el aire

5.1. Generalidades.

5.1.1. Todas las aeronaves de ala fija con un peso máximo certificado de despegue superior a 15,000 Kg., o con capacidad de más de treinta pasajeros, al servicio de concesionarios y permisionarios, deberán estar equipadas con un sistema de anticolidión de a bordo (ACAS II), a más tardar el 1 de enero de 2003.

5.1.2. Todas las aeronaves de ala fija con un peso máximo certificado de despegue superior a 5,700 Kg., o con capacidad de más de diecinueve pasajeros, al servicio de concesionarios y permisionarios, deberán estar equipadas con un sistema de anticolidión de a bordo (ACAS II), a más tardar el 1 de enero de 2005.

5.1.3. Para el cumplimiento de los numerales 5.1.1. y 5.1.2. anteriores, los concesionarios y permisionarios podrán obtener una extensión de tiempo, conforme a lo siguiente:

- (a)** Presentar a la Autoridad Aeronáutica, por lo menos 30 días naturales antes de la fecha límite aplicable, una solicitud para obtener la extensión de tiempo en cuestión. Dicha solicitud deberá incluir un contrato firmado entre el concesionario o permisionario y el proveedor correspondiente, en donde se comprometa al cumplimiento definitivo de los requisitos de la presente Norma Oficial Mexicana; o bien una carta compromiso firmada por el concesionario, permisionario o por sus representantes legales, donde se comprometa al cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana.
- (b)** Anexar a la solicitud el programa de cumplimiento a adoptar por el concesionario o permisionario, el cual debe estar firmado por el titular de la concesión o permiso o dueño de la(s) aeronave(s), según corresponda, en el que se especifique el estado actual de su(s) aeronave(s) en cuanto a este equipamiento, los costos, la programación de cumplimiento de cada aeronave y los demás requisitos necesarios para justificar plenamente su programa.
- (c)** La extensión para el cumplimiento de los numerales mencionados correspondientes no será mayor a dos años, tomando como referencia la fecha aplicable para la aeronave en cuestión.

5.2. Certificación de la instalación del sistema ACAS.

5.2.1. Todo equipo ACAS que pretenda operarse dentro del espacio aéreo mexicano, deberá estar previamente certificado.

5.2.2. En el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas, esta certificación será otorgada por la Autoridad Aeronáutica, tomando como base las especificaciones técnicas del Estado de Diseño del ACAS u ordenamientos técnicos equivalentes.

5.2.3. Para la certificación, el concesionario o permisionario, deberá presentar solicitud por escrito ante la Autoridad Aeronáutica, indicando la marca, modelo y número de parte del equipo, así como los datos de la aeronave en la que se pretende instalar. Anexo a la solicitud de certificación, deberá presentarse la documentación de ingeniería de la instalación del ACAS, la cual deberá contener lo siguiente:

- (a) Planos de ubicación del ACAS y de sus componentes.
- (b) Diagramas eléctricos, con su correspondiente análisis de cargas.
- (c) Justificación técnica de la modificación que habrá de hacerse a la aeronave (estructurales, si aplica, panel de instrumentos, cableado, entre otros).
- (d) Suplemento del Manual de Vuelo.
- (e) Revisión del programa de mantenimiento de la aeronave y del Manual General de Mantenimiento.
- (f) Revisión de la Lista de Equipo Mínimo de la aeronave.
- (g) Guía de pruebas.
- (h) Revisión del Manual General de Operaciones.

5.2.4. Es responsabilidad del concesionario y/o permisionario, determinar el nuevo peso y centro de gravedad de la aeronave después de la modificación, de acuerdo a las disposiciones que sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

5.2.5. Para aeronaves de ala fija que a la fecha de entrada en vigor de esta Norma Oficial Mexicana, ya tengan instalados sistemas ACAS, se otorgará un plazo de 60 días a partir de dicha fecha para someter a certificación de la Autoridad Aeronáutica dicha instalación, debiendo cumplir con todos los requisitos técnicos señalados en el numeral 5.2.3.

5.2.6. Para el caso de sistemas ACAS ya instalados a la fecha de entrada en vigor de esta Norma Oficial Mexicana, y certificados por alguna Autoridad de aviación civil, o bien, para los que cumpliendo con la normatividad correspondiente pretendan instalarlos en el extranjero, el concesionario y/o permisionario, según corresponda, deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica copia de dicha certificación, y deberá cumplir con los requisitos señalados en los incisos del (d) al (h) del numeral 5.2.3. de la presente Norma Oficial Mexicana.

5.2.7. Las aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula diferentes a las mexicanas, operadas por concesionarios o permisionarios mexicanos, deberán cumplir con los requerimientos de certificación establecidos por el Estado de nacionalidad y matrícula de la misma.

5.2.8. Las aeronaves de los permisionarios extranjeros, deberán cumplir con los requerimientos de certificación establecidos por el Estado de nacionalidad y matrícula de la misma.

5.2.9. Será responsabilidad del concesionario y permisionario asegurarse que, previo a su operación, los sistemas ACAS instalados se encuentren certificados por la Autoridad Aeronáutica conforme al numeral 5.2.

5.2.10. Cualquier situación no contemplada en la presente Norma Oficial Mexicana, será resuelta por la Autoridad Aeronáutica.

5.3. Procedimientos de operación.

5.3.1. El sistema de anticollisión de a bordo, debe ser operado en cumplimiento con los requerimientos del Manual de Vuelo o del suplemento del Manual de Vuelo aplicable, autorizados por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá contener como mínimo los procedimientos adecuados para:

- (a) La descripción y uso del sistema de anticollisión de a bordo.
- (b) Las acciones correctivas y maniobras evasivas a tomar por la tripulación de vuelo, con relación a las indicaciones del sistema de anticollisión de a bordo.
- (c) La desactivación del sistema de anticollisión de a bordo en caso de condiciones anormales planeadas y de emergencia.
- (d) La prueba del sistema de anticollisión de a bordo.
- (e) Las limitaciones del sistema de anticollisión de a bordo.
- (f) Explicar todas las fuentes de alimentación eléctrica y de datos que deben estar disponibles.

5.3.2. Todos los concesionarios y permisionarios deben incluir en su Manual General de Operaciones, los criterios de utilización del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS), así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema, para evitar una colisión o cuasicollisión entre aeronaves.

5.3.3. Los concesionarios y permisionarios son responsables de desarrollar procedimientos para asegurar la efectiva identificación, rastreo y seguimiento de los eventos significativos relacionados con el ACAS. Estos procedimientos deberán enfocarse en proveer información útil para:

- (a) Determinar en forma correcta la importancia de los eventos ACAS.
- (b) Efectuar el seguimiento de la información relativa a eventos específicos ACAS.
- (c) Mantener informada a la Autoridad Aeronáutica y al Estado de diseño del sistema ACAS, acerca de la operación del mismo, en el espacio aéreo nacional e internacional, mediante el uso, por parte de los pilotos, de los formularios de reporte de eventos ACAS, que serán adicionales a las anotaciones en el libro de bitácora, y bajo su responsabilidad y la de los concesionarios y permisionarios. La elaboración de estos formularios, cuyo formato que deberá ser utilizado, se muestra en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, será responsabilidad de los concesionarios y permisionarios, así como los pilotos intervinientes en dichos sucesos.

5.3.4. Los concesionarios y permisionarios deberán desarrollar e implementar un programa de capacitación y adiestramiento para las tripulaciones de vuelo, que por lo menos incluya:

- (a) Conceptos generales del ACAS;
- (b) Respuesta de la tripulación de vuelo a las RA y TA;
- (c) Comunicación y coordinación con los ATC;
- (d) Componentes, controles, alertas y anuncios del ACAS, y
- (e) Ejecución de maniobras evasivas, según aplique.

Esta capacitación y adiestramiento debe ser parte integral del programa de capacitación del concesionario y permisionario.

5.3.5. El objetivo del ACAS es ayudar al piloto a evitar colisiones y a mantener un vuelo seguro, por lo que éste deberá utilizar las indicaciones ACAS, de conformidad con lo señalado en el Manual de Vuelo de la aeronave y en el Manual General de Operaciones.

5.3.6. La tripulación de vuelo de una aeronave equipada con el sistema de anticollisión de a bordo, no deberá iniciar ninguna maniobra evasiva por el único motivo de un TA, y deberá mantener una alerta continua solicitando información del tráfico a los Servicios de Tránsito Aéreo, siempre que esto sea posible.

5.3.7. La tripulación de vuelo de una aeronave podrá, bajo su responsabilidad, desviarse de su posición, sólo en lo estrictamente necesario, para tomar una acción correctiva a un RA, siguiendo el procedimiento señalado en el numeral 5.3.8.

5.3.8. Cuando una tripulación de vuelo reciba un RA del ACAS, ya sea para ascender o descender de su altitud asignada, o de otra manera el RA afecte alguna instrucción ATC, o cualquier maniobra en progreso, deberá informar al ATC cuando inicie la maniobra de evasión, o tan pronto como sea posible, utilizando la fraseología siguiente:

"Centro, Identificación de la dependencia ATC correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, ascenso/descenso ACAS".

Ejemplos:

1. "Centro México, Mexicana 635, ascenso ACAS".
2. "Centro Mazatlán, XA-JVN, descenso ACAS".

Cuando se libre el conflicto, la tripulación de vuelo deberá dar aviso al ATC de su retorno a la instrucción previa asignada por el ATC, o a una subsecuente instrucción corregida, utilizando la fraseología siguiente:

"Centro, Identificación de la dependencia ATC correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, libre del conflicto, reasumiendo/regresando a la instrucción ATC asignada".

Ejemplo:

"Centro México, Aeroméxico 279, libre del conflicto, reasumiendo/regresando a la instrucción ATC asignada".

5.3.9. Los procedimientos especificados anteriormente, no impiden al piloto al mando decidir, según su mejor juicio, y ejercer plena autoridad para tomar las acciones que juzgue más convenientes, a fin de resolver un conflicto de tránsito aéreo.

5.3.10. El uso del ACAS fuera del espacio aéreo mexicano, está sujeto a la legislación del país de que se trate.

5.3.11. Lo no previsto en la presente Norma Oficial Mexicana, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

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

6.1. La presente Norma Oficial Mexicana, es equivalente con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6, Parte I, punto 6.18. y Anexo 10 Volumen IV del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Los Anexos mencionados forman parte de las normas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se describen en el artículo 37 del Convenio referido.

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

7. Bibliografía

7.1. TSO-C112 "Air Traffic Control Radar Beacon System/Mode Select (ATCRBS/Mode S) Airborne Equipment", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América, última revisión 5 de febrero de 1986.

7.2. TSO-C119a "Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS) Airborne Equipment, TCAS II", emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América, última revisión 9 de abril de 1990.

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

7.4. Anexo 6 parte I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

7.5. Anexo 10 Volumen IV del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

8. Observancia de esta Norma

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

9. De la evaluación de la conformidad

9.1. La presente Norma Oficial Mexicana establece los periodos para su cumplimiento. Transcurridos éstos, se verificará el apego a los lineamientos de la misma, en las verificaciones técnicas que se realicen a las aeronaves, con motivo del otorgamiento o revalidación del correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad o cualquiera otra verificación realizada por la Autoridad Aeronáutica, en las cuales los concesionarios y permisionarios deberán demostrar que sus equipos ACAS, que deberán estar ya instalados en su(s) aeronave(s), fueron certificados cumpliendo con los requerimientos indicados en esta Norma Oficial Mexicana.

10. Sanciones

10.1. 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.

11. Vigencia

11.1. 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.

APENDICE "A" NORMATIVO

Logotipo de la empresa	FORMATO DE REPORTE DE EVENTOS ACAS																														
Nombre: _____ Teléfono: _____ Fax: _____																															
Fecha y hora del evento: _____ Aerolínea/ No. de vuelo: _____ Origen: _____																															
Fase del vuelo: _____ Atendiendo a: _____ Solicitud del ATC: _____ RA: _____ Otro: _____																															
Datos TA: Altitud relativa del intruso: _____ Pies. Posición: _____ Hrs.																															
Nuestra aeronave: Altitud: _____ Pies. Posición: _____ _____ / _____ (VOR) (Radial) (DME)																															
Datos RA: Altitud relativa del intruso: _____ Pies. Posición: _____ Hrs.																															
Tipo de RA emitida: _____ RA efectuada: _____ Indicada por el ACAS. _____ Otra diferente.																															
Durante el conflicto indique la secuencia en la que se suscitaron los eventos que a continuación se mencionan: (por ejemplo: Primer evento = 1, Segundo evento = 2, etc.)																															
Notificación del ATC: _____ TA: _____ RA: _____ Contacto visual: _____																															
Ilustre la secuencia de los eventos del conflicto en el siguiente cuadro, utilizando los códigos que se indican para la secuencia de dicho evento: Posición de cada evento TA = Aviso del tráfico. RA = Resolución efectuada. V = Contacto visual. C = Libramiento del conflicto.																															
Nota: El tamaño de este cuadro podrá ser ajustado para proveer espacio para preguntas adicionales en el formato para aquellos concesionarios y permisionarios que deseen obtener datos adicionales en el reporte de eventos ACAS.																															
<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:40%;">Calificación de la RA: ¿Fue apropiada para la situación?</td> <td style="width:10%;">SI</td> <td style="width:10%;">NO</td> <td style="width:40%;">¿Fue ejecutada?</td> <td style="width:10%;">SI</td> <td style="width:10%;">NO</td> </tr> <tr> <td>¿Fue necesaria para la situación?</td> <td>SI</td> <td>NO</td> <td>¿Fue diferente a las instrucciones?</td> <td>SI</td> <td>NO</td> </tr> <tr> <td colspan="6">¿Provocó una desviación de las instrucciones de ATC?</td> </tr> <tr> <td colspan="6">SI NO</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Si la respuesta es afirmativa, ¿Cuál fue la desviación? _____</td> </tr> </table>		Calificación de la RA: ¿Fue apropiada para la situación?	SI	NO	¿Fue ejecutada?	SI	NO	¿Fue necesaria para la situación?	SI	NO	¿Fue diferente a las instrucciones?	SI	NO	¿Provocó una desviación de las instrucciones de ATC?						SI NO						Si la respuesta es afirmativa, ¿Cuál fue la desviación? _____					
Calificación de la RA: ¿Fue apropiada para la situación?	SI	NO	¿Fue ejecutada?	SI	NO																										
¿Fue necesaria para la situación?	SI	NO	¿Fue diferente a las instrucciones?	SI	NO																										
¿Provocó una desviación de las instrucciones de ATC?																															
SI NO																															
Si la respuesta es afirmativa, ¿Cuál fue la desviación? _____																															
Condiciones meteorológicas: IMC VMC DIA NOCHE Posición del Tren de aterrizaje: Arriba abajo Flaps__:																															
Notas: Indique información de la marca y modelo de su equipo ACAS, así como comentarios que usted considere importantes para éste o algún evento ACAS previo, incluyendo cuestiones tales como: uso de la función TA solamente, diferencias con las instrucciones ATC, procedimientos ACAS, procedimientos ATC (por ejemplo: abatimiento de ruido, entre otros), simbología utilizada por el equipo en la pantalla de ACAS, carga de trabajo en la cabina de tripulación de vuelo, etc. _____ _____ _____																															

EXTRACTO del Título de Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones, otorgado en favor de Promoción por Cable, S.A. de C.V.

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

EXTRACTO DEL TITULO DE CONCESION PARA INSTALAR, OPERAR Y EXPLOTAR UNA RED PUBLICA DE TELECOMUNICACIONES, OTORGADO A FAVOR DE PROMOCION POR CABLE, S.A. DE C.V. EL 2 DE OCTUBRE DE 1995.

EXTRACTO DEL TITULO DE CONCESION

Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones, que otorga el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo sucesivo la Secretaría, en favor de Promoción por Cable, S.A. de C.V., en lo sucesivo el Concesionario, al tenor de los siguientes antecedentes y condiciones.

1.4. Vigencia. La vigencia de esta Concesión será de 30 años contados a partir de la fecha de firma de este Título y podrá ser prorrogada de acuerdo con lo señalado por el artículo 27 de la ley.

2.1. Calidad de los servicios. El Concesionario se obliga a prestar los servicios comprendidos en esta Concesión en forma continua y eficiente, de conformidad con la legislación aplicable y las características técnicas establecidas en el presente Título y sus anexos.

Asimismo, el Concesionario se obliga a instrumentar los mecanismos necesarios para poder llevar a cabo las reparaciones de la Red o las fallas en los servicios, dentro de las ocho horas hábiles siguientes a la recepción del reporte.

El Concesionario buscará que los servicios comprendidos en la presente Concesión se presten con las mejores condiciones de precio, diversidad y calidad en beneficio de los usuarios, a fin de promover un desarrollo eficiente de las telecomunicaciones. Para ello, el Concesionario deberá enviar a la Secretaría, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la fecha de firma de esta Concesión, los estándares mínimos de calidad de los servicios, sin perjuicio de que la Secretaría expida al efecto reglas de carácter general.

2.6. Servicios de emergencia. El Concesionario deberá poner a disposición de la Secretaría, dentro de los seis meses siguientes a la expedición del presente Título, un plan de acciones para prevenir la interrupción de los servicios, así como para proporcionar servicios de emergencia, en casos fortuitos o de fuerza mayor.

En la eventualidad de una emergencia y dentro de su área de cobertura, el Concesionario proporcionará los servicios indispensables que indique la Secretaría en forma gratuita sólo por el tiempo y la proporción que amerite la emergencia.

El Concesionario deberá dar aviso a la Secretaría de cualquier evento que repercuta en forma generalizada o significativa en el funcionamiento de la Red.

Anexo A del Título de Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones otorgado por el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de Promoción por Cable, S.A. de C.V., con fecha 2 de octubre de 1995.

A.1. Servicios comprendidos. En el presente anexo se encuentra comprendido el servicio de televisión por cable, según se define en el artículo 2o. del Reglamento del Servicio de Televisión por Cable.

A.3. Compromisos de cobertura de la Red. El Concesionario deberá instalar la Red en la población de San Cristóbal de las Casas, Chis.

El Concesionario se obliga a presentar a la Secretaría, dentro de los 60 días naturales posteriores a la fecha de firma del presente Título, el programa de cobertura de la Red, de conformidad con el formato que le entregará la Secretaría, en el que se especificarán el número de kilómetros a instalar con infraestructura propia, lo que deberá concluir durante los primeros cinco años de vigencia de la Concesión. Adicionalmente, en el programa de cobertura de la Red se indicará el respectivo proyecto de construcción por etapas para cada uno de los próximos cinco años. El número de kilómetros a instalar con infraestructura propia que presente el Concesionario dentro de su programa de cobertura de la Red, no podrá ser inferior a 27 kilómetros.

El programa de cobertura de la Red tendrá el carácter de obligatorio, sin perjuicio de que el Concesionario en cada año pueda construir un número mayor de kilómetros del especificado, siempre que la suma de kilómetros construidos de la Red no exceda de la cantidad total indicada en el propio programa.

Cualquier modificación al programa de cobertura de la Red requerirá de la previa autorización de la Secretaría en términos de la condición 1.3. del presente Título.

El Concesionario se compromete a presentar, en el mes de enero de cada año, el informe de ejecución de obras relacionadas con la Red, realizadas en el año inmediato anterior.

A.4. Especificaciones técnicas de la Red. Las especificaciones técnicas de la Red deberán ajustarse a lo dispuesto por la ley, sus reglamentos y a las normas oficiales mexicanas correspondientes, en el entendido de que la capacidad del sistema no deberá ser menor a 450 megahertz.

A.11. Contratos con los suscriptores. El Concesionario deberá celebrar contratos por escrito con sus suscriptores y hacer del conocimiento de la Secretaría los modelos empleados.

A.12. Servicio no discriminatorio. El Concesionario deberá atender toda solicitud de servicio cuando el domicilio del interesado se encuentre dentro del área donde el Concesionario tenga instalada su Red.

A.13. Interrupciones. Tratándose del servicio de televisión por cable, el periodo de interrupción considerado en la condición 2.2. de este Título será de doce horas consecutivas.

Leonel López Celaya, Director General de Política de Telecomunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 10 fracciones IV, XI y XVII y 23 del Reglamento Interior de esta dependencia del Ejecutivo Federal, así como en el Acuerdo de fecha 5 de junio de 1987, y a efecto de que se dé cumplimiento a lo establecido en el último párrafo del artículo 26 de la Ley Federal de Telecomunicaciones,

HAGO CONSTAR:

Que el presente Extracto del Título de Concesión compuesto por dos fojas debidamente utilizadas, concuerda fielmente en todas y cada una de sus partes con su original, el cual tuve a la vista y con el cual se cotejó.

Se expide la presente constancia a los seis días del mes de septiembre de dos mil dos.- Conste.- Rúbrica.

(R.- 171274)

EXTRACTO del Título de Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones, otorgado en favor de Adrián Marengo Olavarrieta.

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

EXTRACTO DEL TITULO DE CONCESION PARA INSTALAR, OPERAR Y EXPLOTAR UNA RED PUBLICA DE TELECOMUNICACIONES, OTORGADO A FAVOR DE ADRIAN MARENCO OLAVARRIETA EL 14 DE ABRIL DE 1998.

EXTRACTO DEL TITULO DE CONCESION

Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones, que otorga el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo sucesivo la Secretaría, en favor de Adrián Marengo Olavarrieta, en lo sucesivo el Concesionario, al tenor de los siguientes antecedentes y condiciones.

1.4. Vigencia. La vigencia de esta Concesión será de 30 años contados a partir de la fecha de firma de este Título y podrá ser prorrogada de acuerdo con lo señalado por el artículo 27 de la ley.

2.1. Calidad de los servicios. El Concesionario se obliga a prestar los servicios comprendidos en esta Concesión en forma continua y eficiente, de conformidad con la legislación aplicable y las características técnicas establecidas en el presente Título y sus anexos.

Asimismo, el Concesionario se obliga a instrumentar los mecanismos necesarios para poder llevar a cabo las reparaciones de la Red o las fallas en los servicios, dentro de las ocho horas hábiles siguientes a la recepción del reporte.

El Concesionario buscará que los servicios comprendidos en la presente Concesión se presten con las mejores condiciones de precio, diversidad y calidad en beneficio de los usuarios, a fin de promover un

desarrollo eficiente de las telecomunicaciones. Para ello, el Concesionario deberá enviar a la Comisión, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la fecha de firma de esta Concesión, los estándares mínimos de calidad de los servicios, sin perjuicio de que la Comisión expida al efecto reglas de carácter general.

2.6. Servicios de emergencia. El Concesionario deberá poner a disposición de la Comisión, dentro de los seis meses siguientes a la expedición del presente Título, un plan de acciones para prevenir la interrupción de los servicios, así como para proporcionar servicios de emergencia, en casos fortuitos o de fuerza mayor.

En la eventualidad de una emergencia y dentro de su área de cobertura, el Concesionario proporcionará los servicios indispensables que indique la Comisión en forma gratuita sólo por el tiempo y la proporción que amerite la emergencia.

El Concesionario deberá dar aviso a la Secretaría y a la Comisión de cualquier evento que repercuta en forma generalizada o significativa en el funcionamiento de la Red.

Anexo A del Título de Concesión para instalar, operar y explotar una red pública de telecomunicaciones otorgado por el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de Adrián Marengo Olavarrieta, con fecha 14 de abril de 1998.

A.1. Servicios comprendidos. En el presente anexo se encuentra comprendido el servicio de televisión por cable, según se define en el artículo 2o. del Reglamento del Servicio de Televisión por Cable.

A.3. Compromisos de cobertura de la Red. El área de cobertura de la Red comprende la(s) población(es) de Villaflores, Chis.

El Concesionario se obliga a concluir, durante los primeros cinco años de vigencia de la Concesión, el programa de cobertura de la Red. El número de kilómetros a instalar con infraestructura propia no podrá ser inferior a 6.45 Km. de línea troncal y 70.00 Km. de línea de distribución.

El programa de cobertura de la Red tendrá el carácter de obligatorio, sin perjuicio de que el Concesionario, en cada año, pueda construir un número mayor de kilómetros del especificado en su solicitud, siempre que la suma de kilómetros construidos de la Red no exceda de la cantidad total indicada en el propio programa.

Cualquier modificación al programa de cobertura de la Red requerirá de la previa autorización de la Comisión, en términos de la condición 1.3. del presente Título.

El Concesionario se compromete a presentar, en el mes de enero de cada año, el informe de ejecución de obras relacionadas con la Red, realizadas en el año inmediato anterior.

A.4. Especificaciones técnicas de la Red. Las especificaciones técnicas de la Red deberán ajustarse a lo dispuesto por la ley, sus reglamentos y a las normas oficiales mexicanas correspondientes, en el entendido de que la capacidad del sistema no deberá ser menor a 450 megahertz.

A.12. Contratos con los suscriptores. El Concesionario deberá celebrar contratos por escrito con sus suscriptores y hacer del conocimiento de la Comisión los modelos empleados.

A.13. Servicio no discriminatorio. El Concesionario deberá atender toda solicitud de servicio cuando el domicilio del interesado se encuentre dentro del área donde el Concesionario tenga instalada su Red.

A.14. Interrupciones. Tratándose del servicio de televisión por cable, el periodo de interrupción considerado en la condición 2.2. de este Título será de doce horas consecutivas.

Leonel López Celaya, Director General de Política de Telecomunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 10 fracciones IV, XI y XVII y 23 del Reglamento Interior de esta dependencia del Ejecutivo Federal, así como en el Acuerdo de fecha 5 de junio de 1987, y a efecto de que se dé cumplimiento a lo establecido en el último párrafo del artículo 26 de la Ley Federal de Telecomunicaciones,

HAGO CONSTAR:

Que el presente Extracto del Título de Concesión compuesto por dos fojas debidamente utilizadas, concuerda fielmente en todas y cada una de sus partes con su original, el cual tuve a la vista y con el cual se cotejó.

Se expide la presente constancia a los seis días del mes de septiembre de dos mil dos.- Conste.- Rúbrica.

(R.- 171275)