

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTA a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves, publicado el 5 de octubre de 2011.

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

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT3-2012, QUE ESTABLECE LOS REQUERIMIENTOS PARA LOS INSTRUMENTOS, EQUIPO, DOCUMENTOS Y MANUALES QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LAS AERONAVES.

FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, IV, VI, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 38 fracción II y IX, 40 fracciones I, III y XVI y párrafo final, 41, 45, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6 fracción III y párrafo final, 7 fracciones I, V y VI, 7 bis fracciones IV y VII, 17, 32, 35 y 79 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34 y 80 al 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34 fracción III, 116 fracción III, VIII, IX y X, 127 y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 2 fracciones III y XVI, 6 fracción XIII y 21 fracciones II, XIII, XV, XXVI y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT3-2012, aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 2 de mayo de 2012, y el cual establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.

Los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana durante los 60 días naturales posteriores al 5 de octubre de 2011, fecha en la cual dicho Proyecto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, fueron recibidos, atendidos y aprobados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas correspondientes, sitas en Providencia número 807, 3er. piso, colonia Del Valle, código postal 03100, México, Distrito Federal, teléfono 50-11-64-17, fax 55-23-62-75, o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx.

Atentamente

México, D.F., a 30 de mayo de 2012.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Felipe Duarte Olvera**.- Rúbrica.

Una vez que los comentarios fueron estudiados y discutidos en la sesión ordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNNTA), celebrada el 2 de mayo del año en curso y atendándose todos los comentarios recibidos, y a través de este documento se emiten las respuestas a los mismos, tal como lo marca la Ley de la materia.

COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PUBLICA AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-SCT3-2010, QUE ESTABLECE LOS REQUERIMIENTOS PARA LOS INSTRUMENTOS, EQUIPO, DOCUMENTOS Y MANUALES QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LAS AERONAVES, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL DIA 5 DE OCTUBRE DE 2011

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
EDELWEISS AIR, AG	5.1.6. inciso l)	Las aeronaves Airbus no están equipadas con fusibles, éstas tienen interruptores de circuito moderno.	Improcedente	Al finalizar el texto del numeral, se indica que las aeronaves deben estar equipadas con el siguiente equipo e instrumentos, o conforme la tecnología de la aeronave lo evidencie, siempre y cuando el equipamiento prevea las mismas características de seguridad Contemplando de esta manera las diferentes características con las que cuentan las aeronaves.	5.1.5. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, que realicen vuelos IFR o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada, sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, deben estar equipadas con el siguiente equipo e instrumentos, o conforme la tecnología de la aeronave lo evidencie, siempre y cuando el equipamiento prevea las mismas características de seguridad: a).... l) Fusibles eléctricos de repuesto para reemplazar a los de los amperajes apropiados, que sean accesibles en vuelo; m).....
	5.1.19.1. incisos c) y d)	Edelweiss Air no proporciona instrucciones en español y solo tenemos letreros en español.	Procedente	Se agrego nota al final del numeral.	5.1.18.1. Todo concesionario y permisionario aéreo previo al vuelo a).... d) Nota: Para el cumplimiento de los inciso c) y d) por parte de permisionarios aéreos extranjeros, se puede considerar el idioma inglés y el idioma del estado de matrícula de la aeronave; previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.
EDELWEISS AIR, AG	5.1.19.2. inciso b)	Edelweiss Air contempla sus instructivos de seguridad en idioma inglés.	Procedente	Se agrego nota al final del numeral.	5.1.18.2. Los instructivos de seguridad mencionados.... a).... d).... Nota: Para el cumplimiento del inciso b) por parte de permisionarios aéreos extranjeros, se puede considerar el idioma inglés y el idioma del estado de matrícula de la aeronave; previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
JETAIRFLY	5.1.19.1 incisos b), c) y d)	TUI Airlines Belgium NV Jetairfly de comercio es una empresa de ocio y lleva en su mayoría turistas belgas. En Bélgica tenemos 2 lenguas oficiales, flamenca y francesa. Jetairfly cumple con los estándares internacionales y proporciona la demostración de seguridad previa al vuelo en el idioma Inglés solamente. Los pasajeros sentados en las salidas de emergencia deben por lo menos entender inglés u holandés o francés.	Procedente	Se agrego nota al final del numeral.	5.1.18.1. Todo concesionario y permisionario aéreo previo al vuelo a).... d) Nota: Para el cumplimiento de los inciso c) y d) por parte de permisionarios aéreos extranjeros, se puede considerar el idioma inglés y el idioma del estado de matrícula de la aeronave; previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.
JETAIRFLY	5.1.19.2 inciso b)	TUI Airlines Belgium NV Jetairfly de comercio es una empresa de ocio y lleva en su mayoría turistas belgas. En Bélgica tenemos 2 lenguas oficiales, flamenca y francesa. Para mantener en claro Jetairfly cumple con los estándares internacionales y proporciona los pictogramas aprobados y las instrucciones en el idioma Inglés solamente	Procedente	Se agrego nota al final del numeral.	5.1.18.2. Los instructivos de seguridad mencionados.... a).... d).... Nota: Para el cumplimiento del inciso b) por parte de permisionarios aéreos extranjeros, se puede considerar el idioma inglés y el idioma del estado de matrícula de la aeronave; previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.
TUI THOMSON AIRWAYS	5.1.19.1 incisos b), c) y d)	Las señales e instrucciones de seguridad en los aviones de Thomson Airways se presentan únicamente en el idioma Inglés. Como compañía de vuelos chárter Thomson Airways transporta a los pasajeros que hablan inglés en los viajes combinados a destinos más importantes del mundo. Como señalización dicha aeronave y la literatura se presenta en el lenguaje más apropiado para nuestros clientes.	Procedente	Se agrego nota al final del numeral.	5.1.18.1. Todo concesionario y permisionario aéreo previo al vuelo a).... d) Nota: Para el cumplimiento de los inciso c) y d) por parte de permisionarios aéreos extranjeros, se puede considerar el idioma inglés y el idioma del estado de matrícula de la aeronave; previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE PROTECCION Y MEDICINA PREVENTIVA EN EL TRANSPORTE		De acuerdo al Comité Mexicano de Reanimación Cardiopulmonar, es recomendable que todas las aeronaves independientemente del número de pasajeros, lleven a bordo un desfibrilador.	Procedente	Se agrego el numeral	5.1.15.4. En adición a lo requerido en el Apéndice "A" Normativo de la presente norma, se recomienda un desfibrilador externo, para las aeronaves con una capacidad para transportar a 99 pasajeros o menos..
	A2.3.2 y A3.4	Indicar que en caso de que la presentación comercial, no coincida con la indicada en el Apéndice, se podrá sustituir el medicamento conforme a la presentación encontrada en el mercado, siempre y cuando el agente activo y la dosis no cambie.	Procedente	Se agrego el nota al final del listado de medicamentos.	Nota: Los medicamentos anteriores pueden ser sustituidos, debido a que no se encuentre la misma presentación comercial, siempre y cuando el agente activo y la dosis sea la misma.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	PROEMIO LEGAL	... he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación del la Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT3-20102012 aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 24 de noviembre de 2010 xx de xxxxx de xxxx y el la cual establece... El presente Proyecto de La presente Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que entre en vigor posterior a los 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, los interesados presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas correspondientes, sitas en Providencia número 807, 3er. piso, colonia Del Valle, código postal 03100, México, Distrito Federal, teléfono 50-11-64-08, fax 55-23-62-75 o al correo electrónico acanogal@sct.gob.mx.	Procedente	Adecuación del texto, debido a que en esta publicación ya es considerada como NOM y no como Proyecto.	...he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012 aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día xx de xxxxx de xxxx y la cual establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves. La presente Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que entre en vigor posterior a los 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
		Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión y la Manifestación de Impacto Regulatorio, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité antes señalado.			
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	TITULO	PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY- NOM-012-SCT3-2010 2012, QUE ESTABLECE LOS REQUERIMIENTOS PARA LOS INSTRUMENTOS, EQUIPO, DOCUMENTOS Y MANUALES QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LAS AERONAVES	Procedente	Adecuación del texto, debido a que en esta publicación ya es considerada como NOM y no como Proyecto.	NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT3-2012, QUE ESTABLECE LOS REQUERIMIENTOS PARA LOS INSTRUMENTOS, EQUIPO, DOCUMENTOS Y MANUALES QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LAS AERONAVES
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	PREFACIO	En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), para la emisión de Normas Oficiales Mexicanas, el 05 de octubre de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves, a efecto de que en términos del artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados, presentaran comentarios al Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	Procedente	Adecuación del texto, debido a que en esta publicación ya es considerada como NOM y no como Proyecto.	En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), para la emisión de Normas Oficiales Mexicanas, el 05 de octubre de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves, a efecto de que en términos del artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados, presentaran comentarios al Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Posterior a ese periodo de 60 días naturales, y en cumplimiento con el artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN)

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
		Posterior a ese periodo de 60 días naturales, y en cumplimiento con el artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana aprobándose los mismos, así como la Norma Oficial Mexicana, siendo publicada dicha respuesta a los comentarios en el Diario Oficial de la Federación el xx de xxxx de xxxx. En tal virtud y por lo establecido en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), he tenido a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.			y 33 del Reglamento de la LFMN, fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana aprobándose los mismos, así como la Norma Oficial Mexicana, siendo publicada dicha respuesta a los comentarios en el Diario Oficial de la Federación el xx de xxxx de xxxx. En tal virtud y por lo establecido en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), he tenido a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	PREFACIO	En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES..... CAMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES, A.C. FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AVIONES AGRICOLAS DE LA REPUBLICA, A.C. FEDERACION MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C. ASOCIACION DE INGENIEROS EN AERONAUTICA, A.C.	Procedente	Se corrigió el nombre de uno de los participantes y se eliminó el nombre de otro debido a que durante el desarrollo de la norma no se conto con la presencia del participante.	En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES..... CAMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES. FEDERACION MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C. ASOCIACION DE INGENIEROS EN AERONAUTICA, A.C.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
	3. Definiciones y abreviaturas	3.9. Autoridad de aviación civil: Autoridad rectora, en materia aeronáutica, de un permisionario u operador aéreo extranjero.	Procede	Se agrega definición para homologar con otras normas.	3.9. Autoridad de aviación civil: Autoridad rectora, en materia aeronáutica, de un permisionario u operador aéreo extranjero.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	3. Definiciones y abreviaturas	Reenumerar los numerales del 3.9. al 3.38. para seguir con la secuencia numérica.	Procedente	Se reenumeran los numerales por la inserción del numeral anterior.	Numerales 3.10. al 3.40.
		3.1516. Disposición aplicable: Todos los ordenamientos jurídicos aplicables, de carácter general o especial, relativas al subsector aeronáutico, establecidas en convenios internacionales, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, carta de política, circulares obligatorias, cartas de asesoramiento u otras reglas emitidas por la autoridad aeronáutica. Disposición legal aplicable: Publicaciones técnicas aeronáuticas tales como: Alertas, Cartas de política, Circulares obligatorias y Circulares de asesoramiento, mismas que deben ser consideradas de carácter explicativo y reglamentario, en los casos que corresponda.	Procedente	Adecuación y homologación con todas las NOM's.	3.16. Disposición aplicable: Todos los ordenamientos jurídicos aplicables, de carácter general o especial, relativas al subsector aeronáutico, establecidas en convenios internacionales, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, carta de política, circulares obligatorias, cartas de asesoramiento u otras reglas emitidas por la autoridad aeronáutica.
		3.2627. MNM: Millas Náuticas (Nautical Mile)	Procedente	Se corrigió la nomenclatura y se agrego la definición en ingles	3.27. NM: Millas Náuticas (Nautical Mile)
		3.3233. Performance (Rendimiento de una aeronave): Conjunto de características técnicas y de operación propias de una aeronave y definidas en el Manual de Vuelo de la misma.	Procedente	Inserción, reenumeración y homologación con otras NOM's	3.33. Performance (Rendimiento de una aeronave): Conjunto de características técnicas y de operación propias de una aeronave y definidas en el Manual de Vuelo de la misma.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
	5.1, 5.1.1, 5.1.2 e inciso l), 5.1.3, 5.1.5, 5.1.6, 5.1.9, 5.1.11, 5.1.15, 5.1.18.1 e incisos b), c) y d), 5.1.18.2 inciso b), 5.1.18.3	5.1. Aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos.	Procedente	Se modifica texto en cada uno de los numerales citados, para una homologación con todas las NOM's.	5.1. Aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.1, 5.1.2 inciso ñ), 5.1.3 inciso k), 5.1.4 5.1.5 inciso ñ), 5.1.10, 5.1.13.5, 5.1.17, 5.2.3, 5.2.11.2, 5.3.8.3, 6.3, 6.4, 6.6, A2.2, A3.2	5.1.1. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, deben ir equipadas en todos los vuelos con los instrumentos requeridos por la Ley de Aviación Civil, su Reglamento y la normativa disposición aplicable....	Procedente	Se modifica texto en cada uno de los numerales citados, para una homologación con todas las NOM's.	5.1.1. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, deben ir equipadas en todos los vuelos con los instrumentos requeridos por la Ley de Aviación Civil, su Reglamento y la disposición aplicable....
	5.1.2	e) El manifiesto de carga —peso y balance de la aeronave..... h) La Publicación de Información Aeronáutica (PIA AIP) del país, además de la equivalente aceptada por el país de destino y alternos que abarquen la ruta. Nota 1: Los documentos de los incisos f), g), h), i), m) y ñ), pueden llevarse en formato electrónico, demostrando su portabilidad y contenido a la Autoridad Aeronáutica, y conforme a lo establecido a la disposición aplicable.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	e) El manifiesto de peso y balance de la aeronave..... h) La Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del país, además de la equivalente aceptada por el país de destino y alternos que abarquen la ruta Nota 1: Los documentos de los incisos f), g), h), i), m) y ñ), pueden llevarse en formato electrónico, demostrando su portabilidad y contenido conforme a lo establecido a la disposición aplicable

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.3	k) Sistema de selección y transferencia de combustible; l) Indicador del paso de la hélice; m) Fusibles eléctricos de repuesto de los amperajes apropiados, para reemplazar a los que sean accesibles en vuelo; nk) Cualquier otro equipo que la Autoridad Aeronáutica determine, dependiendo de las limitaciones del Certificado de Tipo de la aeronave y su tipo de operación, de conformidad con el desarrollo tecnológico y la normatividad disposición aplicable; n) Un equipo de calefacción o deshielo, para cada carburador o, en el caso de un carburador de presión, una fuente alternativa de aire; o) En aeronaves con motores de turbina, dos horizontes artificiales (sistema indicador de actitud) y un tercer indicador que: — Esté alimentado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica de la aeronave; — Mantenga una operación confiable, durante treinta minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave; — Opere independientemente de cualquier otro horizonte artificial; — Esté operativo, sin necesidad de seleccionarlo, después de la falla total del sistema de generación eléctrica de la aeronave; — Esté ubicado en una posición que lo haga claramente visible, y utilizable desde la posición del piloto, y — Esté iluminado apropiadamente durante todas las fases de vuelo.	Procedente	Se eliminan numerales debido a que dichos instrumentos no son requeridos para vuelos VFR. Se adecuaron los incisos para seguir con un orden lógico.	 k) Cualquier otro equipo que la Autoridad Aeronáutica determine, dependiendo de las limitaciones del Certificado de Tipo de la aeronave y su tipo de operación, de conformidad con el desarrollo tecnológico y la disposición aplicable;

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.4 y 5.2.6	5.1.4. Los vuelos VFR que se realicen como vuelos controlados en las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios, deben estar equipados de conformidad con lo establecido en el numeral 5.1.6 de la presente Norma Oficial Mexicana.	Procede	Se eliminan debido a que actualmente en México no se llevan a cabo vuelos controlados.	
		Se reenumeran los numerales del 5.1.5. al 5.1.19.4. y del 5.2.7 al 5.2.13 para seguir con la secuencia numérica.	Procedente	Se reenumeran los numerales por la eliminación del numeral anterior. Derivado del cambio, se modifican las referencias existentes de los mismos, citadas en otros numerales del proyecto.	Numerales 5.1.4. al 5.1.18.4 y 5.2.6 al 5.2.12
	5.1.6	5.1.65. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, que realicen vuelos IFR o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada, sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, deben estar equipadas con el siguiente equipo e instrumentos, o conforme la tecnología de la aeronave lo evidencie, siempre y cuando el equipamiento prevea las mismas características de seguridad: según aplique: p) Un Equipo radiotelemétrico medidor de distancia. q) Un Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia. r) Un transmisor/receptor radioeléctrico VHF para radiotelefonía y/o comunicaciones. s) Un equipo transpondedor.	Procedente	Se agregan dichos incisos debido a que los instrumentos mencionados en cada uno de éstos, son requeridos para realizar vuelos IFR	5.1.5. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, que realicen vuelos IFR o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada, sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, deben estar equipadas con el siguiente equipo e instrumentos, o conforme la tecnología de la aeronave lo evidencie, siempre y cuando el equipamiento prevea las mismas características de seguridad: p) Un Equipo radiotelemétrico medidor de distancia. q) Un Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia. r) Un transmisor/receptor radioeléctrico VHF para radiotelefonía y/o comunicaciones. s) Un equipo transpondedor.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
	5.1.9	5.1.98. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, que vuelen en condiciones IFR durante la noche deben estar equipadas con: a) Todo el equipo especificado en el numeral 5.1.65. de la presente....	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión	5.1.8. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, que vuelen en condiciones IFR deben estar equipadas con: a) Todo el equipo especificado en el numeral 5.1.5. de la presente....
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.13	5.1.1312. Todo concesionario y permisionario aéreo que cuente con aeronaves de ala fija, debe asegurarse que la tripulación de sobrecargos cuente con un Manual de sobrecargos, o su equivalente, el cual proporcione la información pertinente de las funciones y responsabilidades para dicha tripulación; así como asegurarse que éste se lleve a bordo de la aeronave demostrando su portabilidad y contenido , además de ser accesible para consulta de dicha tripulación durante el desempeño de sus funciones en cada uno de los vuelos que realice. Nota: Dicho Manual puede llevarse en formato electrónico, demostrando su portabilidad y contenido a la Autoridad Aeronáutica, y conforme a lo establecido a la disposición aplicable	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión	5.1.12. Todo concesionario y permisionario aéreo que cuente con aeronaves de ala fija, debe asegurarse que la tripulación de sobrecargos cuente con un Manual de sobrecargos, o su equivalente, el cual proporcione la información pertinente de las funciones y responsabilidades para dicha tripulación; así como asegurarse que éste se lleve a bordo de la aeronave, además de ser accesible para consulta de dicha tripulación durante el desempeño de sus funciones en cada uno de los vuelos que realice. Nota: Dicho Manual puede llevarse en formato electrónico, demostrando su portabilidad y contenido a la Autoridad Aeronáutica, y conforme a lo establecido a la disposición aplicable.
	5.1.14.1	5.1.1413.1. Salvo lo previsto en el numeral 5.1.1413.2. de la presente norma, todas las aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con una capacidad para transportar más de diecinueve 19 pasajeros deben estar equipadas con un ELT fijo automático o dos ELT's de cualquier tipo, de los cuales uno debe ser fijo automático	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión, sobre el peso máximo de despegue con el que cuentan y es requerido de lo ELT's el cual especifica la capacidad.	5.1.13.1. Salvo lo previsto en el numeral 5.1.13.2. de la presente norma, todas las aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con una capacidad para transportar más de 19 pasajeros, deben estar equipadas con un ELT fijo automático o dos ELT's de cualquier tipo, de los cuales uno debe ser fijo automático

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.14.2	5.1.14 5.1.13.2. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con capacidad para transportar más de diecinueve 19 pasajeros, para las cuales se expida por primera vez el Certificado Individual de Aeronavegabilidad después del 1 de julio de 2008, deben llevar dos ELT's, de los cuales uno debe ser fijo automático.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.1.13.2. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con capacidad para transportar más de 19 pasajeros, para las cuales se expida por primera vez el Certificado Individual de Aeronavegabilidad después del 1 de julio de 2008, deben llevar dos ELT's, de los cuales uno debe ser fijo automático.
	5.1.14.3.	5.1.14 5.1.13.3. Salvo lo previsto en el numeral 5.1.14.4. de la presente norma, todas las aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con una capacidad para transportar diecinueve 19 pasajeros o menos, deben estar equipadas con un ELT de cualquier tipo, de los cuales uno debe ser fijo automático.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.1.13.3. Salvo lo previsto en el numeral 5.1.13.4. de la presente norma, todas las aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con una capacidad para transportar 19 pasajeros o menos, deben estar equipadas con un ELT de cualquier tipo, de los cuales uno debe ser fijo automático.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.14.4	5.1.14 5.1.13.4. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con capacidad para transportar diecinueve 19 pasajeros o menos, para las cuales el Certificado Individual de Aeronavegabilidad haya sido expido por primera vez el 1 de julio de 2008, deben llevar un ELT fijo automático. Nota: Para el cumplimiento de los numerales 5.1.14.1. y 5.1.14.3. de la presente norma, en donde se requieren ELT's de cualquier tipo, es recomendable que uno de éstos sea automático.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.1.13.4. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios y permisionarios aéreos, con un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kilogramos o con capacidad para transportar 19 pasajeros o menos, para las cuales el Certificado Individual de Aeronavegabilidad haya sido expido por primera vez el 1 de julio de 2008, deben llevar un ELT fijo automático.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.14.6, 5.2.12.4, 5.2.12.6	5.1.14 5.1.13.6. Todas las instalaciones de equipos ELT's en las frecuencias de 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.	Procedente	Se modifica texto en cada uno de los numerales citados, para una mejor comprensión.	5.1.13.6. Todas las instalaciones de equipos ELT's en las frecuencias de 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.
	5.1.14.7, 5.2.12.5, 5.3.8.4	5.1.14 5.1.13.7. Los equipos ELT's 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente desde el 31 de diciembre de 2010, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar.	Procedente	Se modifica texto en cada uno de los numerales citados, para una mejor comprensión.	5.1.13.7. Los equipos ELT's 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente desde el 31 de diciembre de 2010, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.1.13.9	5.1.13.9. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, deben cumplir con lo establecido en los numerales 5.1.13.1 al 5.1.13.8., así como con lo mencionado en los numerales 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana.	Procedente	Se agrega numeral para especificar el cumplimiento de los numerales 7 y 11.4	5.1.13.9. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala fija a cargo de concesionarios y permisionarios aéreos, deben cumplir con lo establecido en los numerales 5.1.13.1 al 5.1.13.8., así como con lo mencionado en los numerales 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana.
	5.1.15	5.1.15 5.1.14. Es responsabilidad de los concesionarios y permisionarios aéreos, asegurarse de que todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén en servicio en el puesto de pilotaje, deben se comuniquen en por medio de micrófonos....	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.1.14. Es responsabilidad de los concesionarios y permisionarios aéreos, asegurarse de que todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén en servicio en el puesto de pilotaje, se comuniquen por medio de micrófonos....
	5.1.14.1	5.1.14.1. Todo concesionario y permisionario aéreo que cuente con aeronaves de ala fija, debe equiparlas con un megáfono portátil de pilas, de fácil acceso para los miembros de la tripulación de sobrecargos, el cual este instalado de la siguiente manera: a) Un megáfono en cada aeronave con una capacidad para transportar de 60 a 99 pasajeros, ubicado en la parte trasera de la cabina de pasajeros. b) Dos megáfonos en cada aeronave con una capacidad para transportar a mas de 99 pasajeros, ubicando uno en la parte delantera y otro en la parte trasera de la cabina de pasajeros.	Procedente	Se agrega numeral para determinar la cantidad de megáfonos requeridos.	5.1.14.1. Todo concesionario y permisionario aéreo que cuente con aeronaves de ala fija, debe equiparlas con un megáfono portátil de pilas, de fácil acceso para los miembros de la tripulación de sobrecargos, el cual este instalado de la siguiente manera: a) Un megáfono en cada aeronave con una capacidad para transportar de 60 a 99 pasajeros, ubicado en la parte trasera de la cabina de pasajeros. b) Dos megáfonos en cada aeronave con una capacidad para transportar a mas de 99 pasajeros, ubicando uno en la parte delantera y otro en la parte trasera de la cabina de pasajeros.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.2.12.1	5.2.12.11.1. Salvo lo previsto en el numeral 5.2.12.11.2. de la presente norma, todas las aeronaves de ala fija a cargo de operadores aéreos, deben estar equipadas con un ELT de cualquier tipo fijo automático. Nota: Para el cumplimiento de este numeral, en donde se requiere un ELT de cualquier tipo, es recomendable que éste sea automático.	Procedente	Se modifica texto debido a la eliminación del numeral 5.2.12.2.	5.2.11.1. Todas las aeronaves de ala fija a cargo de operadores aéreos, deben estar equipadas con un ELT fijo automático.
	5.2.12.2	5.2.12.2. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de operadores aéreos, para las cuales el Certificado Individual de Aeronavegabilidad haya sido expido por primera vez el 1 de julio de 2008, deben llevar un ELT fijo automático.	Procede	Se elimina numeral debido a que en el numeral anterior ya se contempla que las todas aeronaves sean equipadas con un ELT fijo automático	
	5.2.12.3	5.2.12.11.32. A partir de la fecha de entrada en vigor de la presente norma, los ELT's que se lleven a bordo de las aeronaves para satisfacer los requisitos del los numerales anterior 5.2.12.1. y 5.2.12.2. de esta norma; deben funcionar de conformidad con la normatividad y/o disposición legal aplicable.	Procede	Se elimina texto debido a la eliminación del numeral anterior.	5.2.11.2. A partir de la fecha de entrada en vigor de la presente norma, los ELT's que se lleven a bordo de las aeronaves para satisfacer el requisito del numeral anterior; deben funcionar de conformidad con la disposición aplicable.
	5.2.12.4	5.2.12.11.43. Los requerimientos relativos al ELT no deben ser aplicables a las aeronaves destinadas a servicios aéreos especializados cuando se efectúe labores de fumigación aérea o cualquier otra operación de trabajos aéreos, que no implique vuelos de crucero, sin embargo, es recomendable que dichas aeronaves sean equipadas con un ELT de cualquier tipo, el cual transmita en las frecuencias de 406 MHz. y 121.5 MHz. simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.	Procedente	Se agrega texto, de conformidad con lo establecido en la CP AV-10/08-R4	5.2.11.3. Los requerimientos relativos al ELT no deben ser aplicables a las aeronaves destinadas a servicios aéreos especializados cuando se efectúe labores de fumigación aérea o cualquier otra operación de trabajos aéreos, que no implique vuelos de crucero, sin embargo, es recomendable que dichas aeronaves sean equipadas con un ELT de cualquier tipo, el cual transmita en las frecuencias de 406 MHz. y 121.5 MHz. simultáneamente tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
	5.2.12.5	5.2.1211.54. Todas las instalaciones de equipos ELT's..... simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.2.11.4. Todas las instalaciones de equipos ELT's..... simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.
	5.2.12.6	5.2.1211.65. Los equipos ELT's que no transmitan en la frecuencia de 406 MHz,.....simultáneamente, desde el 31 de diciembre de 2010, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.2.11.5. Los equipos ELT's que no transmitan en la frecuencia de 406 MHz,.....simultáneamente, desde el 31 de diciembre de 2010, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.2.12.7	5.2.1211.76. Todos los operadores aéreos que realicen exclusivamente actividades de transporte aéreo privado no comercial, a partir de la entrada en vigor de la presente norma, deben tener instalado en sus aeronaves un ELT fijo automático que transmita en la frecuencia de 121.5 MHz; de instalarse un nuevo ELT en estas aeronaves, dicho equipo debe transmitir en las frecuencias de 406 MHz. y 121.5 MHz. Simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.2.11.6. Todos los operadores aéreos que realicen exclusivamente actividades de transporte aéreo privado no comercial, a partir de la entrada en vigor de la presente norma, deben tener instalado en sus aeronaves un ELT fijo automático que transmita en las frecuencias de 406 MHz. y 121.5 MHz. simultáneamente, tomando en cuenta que ésta última es únicamente de forma auxiliar.
	5.2.12.8	5.2.1211.87. No obstante lo requerido en el numeral 5.2.1211.76. anterior, todos los operadores aéreos indicados en ese numeral, deben instalar un ELT que transmita en las frecuencias de 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente, en un plazo no mayor al 31 de diciembre de 2011. 30 de junio de 2013, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar	Procedente	Se adecua la fecha, de conformidad con lo establecido en la CP AV-10/08-R4	5.2.11.7. No obstante lo requerido en el numeral 5.2.11.6. anterior, todos los operadores aéreos indicados en ese numeral, deben instalar un ELT que transmita en las frecuencias de 406 MHz y 121.5 MHz simultáneamente, en un plazo no mayor al 30 de junio de 2013, tomando en cuenta que esta última frecuencia es únicamente de forma auxiliar.
	5.2.12.9	5.2.1211.98. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala fija a cargo de los operadores aéreos, deben cumplir con lo especificado en el los numerales 5.1.1413.8., 5.2.11.1 al 5.2.11.7., 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana	Procedente	Se especifica el cumplimiento de los numerales 7 y 11.4	5.2.11.8. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala fija a cargo de los operadores aéreos, deben cumplir con lo especificado en los numerales 5.1.13.8., 5.2.11.1 al 5.2.11.7., 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	5.2.13	5.2.13. Dependiendo del tipo de operación que los operadores aéreos a cargo de aeronaves de ala fija realicen, es recomendable que equipen a éstas con un megáfono portátil de pilas, mismo que debe ser ubicado en un lugar de fácil acceso para los miembros de la tripulación vuelo.	Procedente	Se agrega numeral para determinar la cantidad de megáfonos requeridos.	5.2.13. Dependiendo del tipo de operación que los operadores aéreos a cargo de aeronaves de ala fija realicen, es recomendable que equipen a éstas con un megáfono portátil de pilas, mismo que debe ser ubicado en un lugar de fácil acceso para los miembros de la tripulación vuelo.
	5.3.4	5.3.4. Las aeronaves de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, que realicen vuelos VFR durante la noche, deben estar equipadas con todo el equipo especificado en el numeral 5.1.98. de la presente Norma Oficial Mexicana norma; así como de los siguientes equipos: a) Dos transmisores/receptores radioeléctricos VHF para radiotelefonía y/o comunicaciones. b) Un Equipo radiotelemétrico medidor de distancia. c) Un equipo transpondedor en modo A/C. d) Dos Radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia.	Procede	Se agregan incisos ya que para vuelos VFR son requeridos los instrumentos especificados en cada uno de estos.	5.3.4. Las aeronaves de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, que realicen vuelos VFR durante la noche, deben estar equipadas con todo el equipo especificado en el numeral 5.1.8. de la presente norma; así como de los siguientes equipos: a) Dos transmisores/receptores radioeléctricos VHF para radiotelefonía y/o comunicaciones. b) Un Equipo radiotelemétrico medidor de distancia. c) Un equipo transpondedor en modo A/C. d) Dos Radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia.
	5.3.5.2	5.3.5.2. Es recomendable que cuando una aeronave de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, realice vuelos IFR, la cual tenga un peso máximo certificado de despegue superior a 3,175 kg, o una capacidad para transportar más de nueve 9 pasajeros.....	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	5.3.5.2. Es recomendable que cuando una aeronave de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, realice vuelos IFR, la cual tenga un peso máximo certificado de despegue superior a 3,175 kg, o una capacidad para transportar más de 9 pasajeros.....
	5.3.8.5	5.3.8.5. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, deben cumplir con lo especificado en el los numerales 5.1.1413.8., 5.3.8.1 al 5.3.8.4., 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana.	Procedente	Se especifica el cumplimiento de los numerales 7 y 11.4	5.3.8.5. Todos los equipos ELT's instalados en aeronaves de ala rotativa al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, deben cumplir con lo especificado en los numerales 5.1.13.8., 5.3.8.1 al 5.3.8.4., 7 y 11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	11.4	11.4. Para el cumplimiento de las disposiciones del numeral 7.5. de la presente norma, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos nacionales deben solicitar la asignación del código único de identificación, a la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones para los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz instalados en sus aeronaves, deben contar con un Certificado emitido por la Secretaría General del Convenio Internacional de Países Afiliados (COSPAS SARSAT). El código de identificación de cada equipo ELT de frecuencia 406 MHz, puede estar previamente asignado por el fabricante del mismo, por lo que debe ser registrado ante la Autoridad Aeronáutica; los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz que no tengan un código asignado por el fabricante, se les podrá asignar uno por parte de la Autoridad Aeronáutica; en cualquiera de los casos, este código debe ser autorizado por la Autoridad Aeronáutica. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que tengan un equipo ELT de frecuencia 406 MHz, por razones técnicas o de instalación de estos equipos, podrán cambiar el código hexadecimal de 15 dígitos, debiendo seguir el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica.	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión, adecuando la redacción en los numerales siguientes.	11.4. Para el cumplimiento de las disposiciones del numeral 7.5. de la presente norma, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos nacionales deben solicitar la asignación del código único de identificación, a la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones para los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz instalados en sus aeronaves.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	11.4.1	11.4.1. El código de identificación de cada equipo ELT de frecuencia 406 MHz, puede estar previamente asignado por el fabricante del mismo, por lo que pero debe ser registrado ante la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.	Procedente	Se agrega numeral para especificar a la autoridad aeronáutica de la base de operaciones.	11.4.1. El código de identificación de cada equipo ELT de frecuencia 406 MHz, puede estar previamente asignado por el fabricante del mismo, pero debe ser registrado ante la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.
	11.4.2	11.4.2. Los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz que no tengan un código asignado por el fabricante, se les podrá asignará uno por parte de la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones; cumpliendo con las disposiciones aplicables, por lo que en cualquiera de los casos, este código debe ser autorizado por la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.	Procedente	Se agrega numeral para especificar a la autoridad aeronáutica de la base de operaciones.	11.4.2. Los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz que no tengan un código asignado por el fabricante, se les asignará uno por parte de la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones; cumpliendo con las disposiciones aplicables, por lo que en cualquiera de los casos, este código debe ser autorizado por la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.
	11.4.3	11.4.3. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que tengan un equipo ELT de frecuencia 406 MHz, por razones técnicas o de instalación de estos equipos, podrán cambiar el código hexadecimal de 15 dígitos, debiendo seguir el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.	Procedente	Se agrega numeral para especificar a la autoridad aeronáutica de la base de operaciones.	11.4.3. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que tengan un equipo ELT de frecuencia 406 MHz, por razones técnicas o de instalación de estos equipos, podrán cambiar el código hexadecimal de 15 dígitos, debiendo seguir el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica de su base de operaciones.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	11.5	11.5. Para el registro, asignación o cambio del código hexadecimal de 15 dígitos códigos para los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz y su autorización , de conformidad con lo señalado en el numeral 11.4. de la presente norma, debe hacerse la solicitud correspondiente a la Dirección de Aviación de la DGAC, presentando el certificado tipo emitido por la Secretaría General del Convenio Internacional de	Procedente	Se modifica texto para una mejor comprensión.	11.5. Para el registro, asignación o cambio del código hexadecimal de 15 dígitos para los equipos ELT's de frecuencia 406 MHz, de conformidad con lo señalado en el numeral 11.4. de la presente norma, debe hacerse la solicitud correspondiente a la Dirección de Aviación de la DGAC, presentando el certificado tipo emitido por la Secretaría General del Convenio Internacional de Países Afiliados (COSPAS-SARSAT), así como el formato de registro indicado en el Apéndice "D" Normativo de la presente norma, el certificado de matrícula y demás disposiciones aplicables.

PROMOVENTE	NUMERAL	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION	QUEDA COMO
		Países Afiliados (COSPAS-SARSAT), así como el formato de registro indicado en el Apéndice "D" Normativo de la presente norma, el certificado de matrícula y demás disposiciones aplicables. mediante el formato descrito en el Apéndice "D" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.			
	11.7	11.7. Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1.11. de la presente norma, los permisionarios aéreos extranjeros, deben presentar a la Autoridad Aeronáutica la documentación necesaria para corroborar la existencia del AOC emitido por su Autoridad de aviación civil. Dicha información se debe presentar en forma impresa de conformidad con lo establecido en el numeral 11.6.1. de la presente Norma Oficial Mexicana.	Procede	Se especifica que los permisionarios extranjeros deben corroborar la existencia de un AOC.	11.7. Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1.12. de la presente norma, los permisionarios aéreos extranjeros, deben presentar a la Autoridad Aeronáutica la documentación necesaria para corroborar la existencia del AOC emitido por su Autoridad de aviación civil. Dicha información se debe presentar en forma impresa de conformidad con lo establecido en el numeral 11.6.1. de la presente Norma Oficial Mexicana.
	11.7	11.7.8. Tiempo de respuesta: Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta.....	Procedente	Se especifica que los permisionarios extranjeros deben corroborar la existencia de un AOC, por la Autoridad de Aviación Civil de su Estado.	11.8. Tiempo de respuesta: Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta.....
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	A3.3	EQUIPO MEDICO • Desfibrilador externo automático CANTIDAD 1 pieza por cada 100 pasajeros	Procedente	Se elimina cantidad, debido a que en la descripción del numeral A3 se determina que dichos numerales son aplicables para aeronaves que transporten más de 100 pasajeros.	EQUIPO MEDICO • Desfibrilador externo automático CANTIDAD 1 pieza

Ciudad de México, D.F., a 30 de mayo de 2012.