

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos, publicado el 20 de octubre de 2015.

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

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS HELIPUERTOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 20 DE OCTUBRE DE 2015.

CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL, 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 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26, 36, fracciones IV, V, VI, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 2o., 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2, fracción VIII, 6, fracciones III, V y XVI de la Ley de Aviación Civil; 2, 17 y 18 de la Ley de Aeropuertos; 28, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 3, 5, 6, 16, 17 y 18 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones II, XIII y XXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación, las respuestas a los comentarios recibidos al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, Que Establece los lineamientos Técnicos de infraestructura para los Helipuertos, aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 19 de octubre de 2016.

Los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-014/2-SCT3-2014" durante los 60 días naturales posteriores al 20 de octubre de 2015, fecha en la cual dicho Proyecto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, fueron estudiados, atendidos y aprobados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas situadas en Boulevard Adolfo López Mateos número 1990, 2o. piso, colonia Los Alpes Tlacopac, código postal 01010, Ciudad de México.

Atentamente

Ciudad de México, a 28 de junio de 2019.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo,
Carlos Alfonso Morán Moguel.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS HELIPUERTOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 20 DE OCTUBRE DE 2015, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA.

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-014/2-SCT3-2014**, fueron estudiados, discutidos y resueltos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sesión ordinaria del 19 de octubre de 2016 de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se da respuesta a los mismos en los términos de la siguiente tabla.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Dirección General de Aeronáutica Civil	PROEMIO LEGAL	YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16 18, 26 y 36, fracciones I, IV, V, VI XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 2o., 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2, fracciones II y VIII, 4, 6, fracciones I, II, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 1, 2 fracciones I, II, III, IV, V y VI, 3, 4, 5, 6, 17 y 18 de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 16, 17 y 18 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracciones XIII y XVII, y 21, fracciones I, II, XIII, XV, XXII, XXVI, XXXI, XXXIII y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación el proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-014/2-SCT3-2014 , “Que Establece los Lineamientos Técnicos de Infraestructura para los helipuertos”.	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26 y 36, fracciones IV, V, VI, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 2o., 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2, fracción VIII, 6, fracciones, III, V, y XVI de la Ley de Aviación Civil; 2, 17 y 18 de la Ley de Aeropuertos; 28, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 3, 5, 6, 16, 17 y 18 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones II, XIII, y XXXVII 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 Norma Oficial Mexicana NOM-014/2-SCT3-2014, “Que Establece los Lineamientos Técnicos de Infraestructura para los helipuertos”. La presente Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que entre en vigor a los 60 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

		<p>ElLa presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que dentro de <u>entre en vigor a</u> los siguientes 60 días naturales; contados a partir de la fecha de <u>vsiguientes a</u> 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, sita en Blvd. Adolfo López Mateos 1990, 2do. Piso, colonia Los Alpes Tlacopac, Delegación Álvaro Obregón, código postal 01010, México, Distrito Federal, teléfono 50 11 64 17 o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx.</p>		
Dirección General de Aeronáutica Civil	TÍTULO	<p>PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-014/2-SCT3-2014<u>2016</u>, QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS HELIPUERTOS</p>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	<p>NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-014/2-SCT3-2016, QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS HELIPUERTOS</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	PREFACIO	<p>La Ley de Aeropuertos y su Reglamento son de orden público y tienen...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>En laLa presente Norma Oficial Mexicana se adoptan<u>adopta</u> las especificaciones referenciadas en el Anexo 14 denominado: "Aeródromos", en su título: "Helipuertos", Volumen II, del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, en sus diferentes Capítulos y Apéndices, asimismo se define el contenido mínimo de un Estudio Operacional y de Trayectorias, donde se incluyen las características técnicas de infraestructura que deben cumplir los helipuertos.</p> <p><u>El 20 de octubre de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos, a efecto de que en términos de los artículos 47, fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentarán comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales a partir de su publicación. Una vez concluido el mencionado plazo de</u></p>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	<p>La Ley de Aeropuertos y su Reglamento son de orden público y tienen...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las especificaciones referenciadas en el Anexo 14 denominado: "Aeródromos", en su título: "Helipuertos", Volumen II, del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, en sus diferentes Capítulos y Apéndices, asimismo define el contenido mínimo de un Estudio Operacional y de Trayectorias, donde se incluyen las características técnicas de infraestructura que deben cumplir los helipuertos.</p> <p>El 20 de octubre de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-014/2-SCT3-2014, Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos, a efecto de que en términos de los artículos 47, fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentarán comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales a partir de su publicación. Una vez concluido el mencionado plazo de</p>

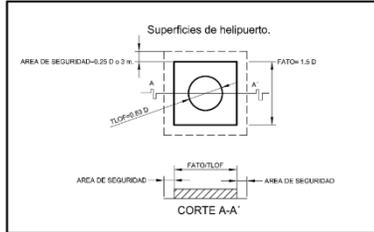
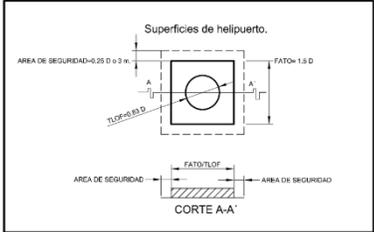
		<p>consulta y en cumplimiento de los artículos 47 fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los comentarios al referido Proyecto de Norma Oficial Mexicana fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose la respuesta a los mismos en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXX de XX.</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, de conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual indica que la clave de la Norma debe hacer referencia al año en el que ésta es aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-014/2-SCT3-2016.</p> <p>En razón de lo anterior y en términos de lo dispuesto por el artículo 47, fracción IV, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-014/2-SCT3-2016, Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos.</p>		<p>consulta y en cumplimiento de los artículos 47 fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los comentarios al referido Proyecto de Norma Oficial Mexicana fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose la respuesta a los mismos en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXX de XX.</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, de conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual indica que la clave de la Norma debe hacer referencia al año en el que ésta es aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-014/2-SCT3-2016.</p> <p>En razón de lo anterior y en términos de lo dispuesto por el artículo 47, fracción IV, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-014/2-SCT3-2016, Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos.</p>
<p>Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAT)</p>	<p>ÍNDICE</p>	<p><i>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones, celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente:</i></p> <p>1...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>1...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>

		<p>...</p> <p>9. Servicios <u>Respuesta de Emergencia</u> en los Helipuertos</p> <p>...</p> <p>Apéndice “B” Procedimiento <u>Plan</u> de Atención <u>a</u> Emergencias y el Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios para el Helipuerto</p>		<p>9. Respuesta de Emergencia en los Helipuertos</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Apéndice “B” Plan de Emergencias y el Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios para el Helipuerto</p>
<p>Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	<p>1. Objetivo y Campo de Aplicación</p>	<p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana es regular y normar las características físicas, instalaciones, equipos y recursos, que integran la infraestructura de los helipuertos, así como las superficies limitadoras de obstáculos para que la infraestructura de los helipuertos, cumpla con las especificaciones contenidas en los documentos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus suplementos demás <u>suplementos, resoluciones, manuales de apoyo y notas de estudio que emite dicho organismo.</u></p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana aplica a permisionarios y personas físicas o morales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, <u>establece los Lineamientos Técnicos de Infraestructura en los Helipuertos</u> para obtener la aprobación de la capacidad técnica durante <u>en</u> el proceso de otorgamiento renewación del permiso de <u>operación. Lo anterior aplicable para los interesados en obtener un permiso de operación para administrar, operar, explotar y en su caso construir un helipuerto y los permisionarios que deseen obtener un nuevo permiso de operación.</u></p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana es regular y normar las características físicas, instalaciones, equipos y recursos, que integran la infraestructura de los helipuertos, así como las superficies limitadoras de obstáculos para que la infraestructura de los helipuertos, cumpla con las especificaciones contenidas en los documentos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás suplementos, resoluciones, manuales de apoyo y notas de estudio que emite dicho organismo.</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana establece los Lineamientos Técnicos de Infraestructura en los Helipuertos para obtener la aprobación de la capacidad técnica en el proceso de otorgamiento del permiso de operación. Lo anterior aplicable para los interesados en obtener un permiso de operación para administrar, operar, explotar y en su caso construir un helipuerto y los permisionarios que deseen obtener un nuevo permiso de operación.</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>2.2.</p>	<p><i>Complementar de conformidad a lo siguiente:</i></p>	<p>No se acepta el comentario.</p>	<p><i>Sin cambios.</i></p>

		<p>Anexo 14, Volumen II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional denominado: "Aeródromos", en su título: "Helipuertos", así como sus apéndices y adjuntos. y documentos de referencia (manual de helipuertos, Doc. 9261).</p>	<p>La finalidad de la Norma, es que ésta sea homologada a las disposiciones del Anexo 14 Volumen II en su totalidad, incluyendo apéndices y adjuntos, para fines normativos, el documento 9261 únicamente será utilizado como referencia, debido a que pudiera incluir una mayor carga normativa a los interesados</p>	
Grupo Offshore	3.	<p>Se interpreta como contradictorio al siguiente punto:</p> <p>3. Definiciones y Abreviaturas</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las "abreviaturas y símbolos", así como las "definiciones" comprendidas en el numeral 1.1. Del Anexo 14 Volumen II. Asimismo, para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas, las cuales deben prevalecer sobre cualquier definición discrepante contenida en el documento mencionado en el numeral 2.2. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Definiciones y Abreviaturas</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las "abreviaturas y símbolos", así como las "definiciones" comprendidas en el numeral 1.1. del Anexo 14 Volumen II. Asimismo, para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, además de las anteriores. se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas, las cuales deben prevalecer sobre cualquier definición discrepante contenida en el documento mencionado en el numeral 2.2. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>Definiciones y Abreviaturas</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las "abreviaturas y símbolos", así como las "definiciones" comprendidas en el numeral 1.1 del Anexo 14 Volumen II. Asimismo, para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, además de las anteriores, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas, las cuales deben prevalecer sobre cualquier definición discrepante.</p>
Grupo Offshore	3.3.	<p>Eliminarse. No se considera requerida dado que se trata de una norma para aeródromos</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	

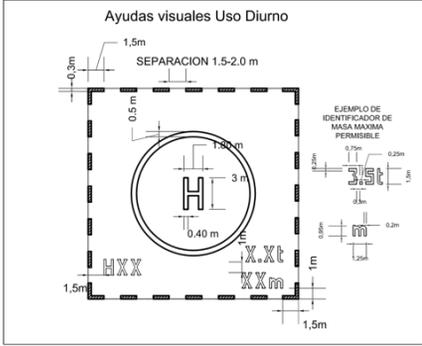
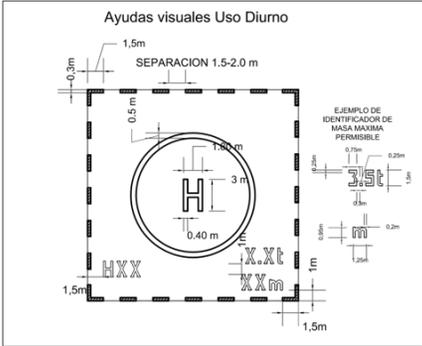
		<p><i>destinados al uso de helicópteros.</i></p> <p>3.3. Aeronave de Ala Fija: Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones.</p> <p>Aeronave de Ala Rotativa: Aeronave más pesada que el aire que se mantiene en vuelo por reacción del aire sobre uno o más rotores, propulsado por motor, que giran alrededor de ejes verticales, o casi verticales (helicóptero).</p>		<p>Aeronave de Ala Rotativa: Aeronave más pesada que el aire que se mantiene en vuelo por reacción del aire sobre uno o más rotores, propulsado por motor, que giran alrededor de ejes verticales, o casi verticales (helicóptero).</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	3.4.	3.5. Baliza: Objeto expuesto ...	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	3.5. 3.4 Baliza: Objeto expuesto ...
Grupo Offshore	3.5.	<p><i>Complementar de conformidad a lo siguiente:</i></p> <p><i>D.- Máxima dimensión total del helicóptero cuando los rotores están girando medida de la posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero.</i></p> <p>3.6. D: La Máxima dimensión en metros total del helicóptero de diseño, cuando los rotores están girando medida desde de la punta posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal, hasta a la punta posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero.</p>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	<p>D: Máxima dimensión total del helicóptero cuando los rotores están girando medida de la posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero.</p>
Grupo Offshore	3.6.	<p><i>Se sugiere definir perfil profesional de Director responsable de Obra.</i></p> <p>3.7. DRO: Director Responsable de Obra, será la persona que firme el documento mediante el cual se avale la capacidad estructural de la plataforma.</p>	<p>No se acepta el comentario.</p> <p>La DGAC no tiene facultades para definir el perfil de un Director Responsable de obra, sin embargo para fines de clarificar el numeral, se agregan especificaciones.</p>	<p>DRO: Director Responsable de Obra, será la persona que firme el documento mediante el cual se avale la capacidad estructural de la plataforma.</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	3.6. al 3.10.	<i>Renumeración de los numerales consecutivos</i>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	<i>Se adecuan los numerales de conformidad con la secuencia lógica de los mismos</i>
Dirección General de	3.11.	<i>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la</i>	Se acepta el comentario y se realiza	

<p>Aeronáutica Civil</p>		<p><i>Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones, celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente:</i></p> <p>3-12. Helipuerto: Aeródromo civil <u>o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el uso exclusivo movimiento de superficie de los helicópteros.</u></p>	<p>la adecuación correspondiente.</p>	<p>Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.</p>
<p>Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	<p>3.12. al 3.14.</p>	<p><i>Renumeración de los numerales consecutivos</i></p>	<p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p><i>Se adecuan los numerales de conformidad con la secuencia lógica de los mismos</i></p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>3.15.</p>	<p><i>Complementar de conformidad a lo siguiente:</i></p> <p>3.16 Heliplataforma: <i>Helipuerto situado en una estructura fija o flotante mar adentro, tal como las unidades de exploración o producción que se utilizan para la explotación del petróleo o gas.</i></p> <p>3-16. Heliplataforma: Helipuerto situado en una estructura <u>fija o flotante</u> mar adentro. ya sea flotante o fija.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p> <p>Se acepta el cambio en el orden de las palabras, no se considera conveniente agregar el ejemplo, debido a que el concepto por sí solo se explica.</p>	<p>Heliplataforma: Helipuerto situado en una estructura fija o flotante mar adentro.</p>
<p>Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	<p>3.16. al 3.24.</p>	<p><i>Renumeración de los numerales consecutivos</i></p>	<p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p><i>Se adecuan los numerales de conformidad con la secuencia lógica de los mismos</i></p>
<p>COBAX Helipuertos, S.A. de C.V.</p>	<p>3.25.</p>	<p><i>Adecuar de conformidad a lo siguiente:</i></p> <p>3-26. TLOF: TLOF: Área de Toma de contacto y de e-la elevación inicial de los helicópteros, (<u>Touch Down Touchdown</u> and <u>lift-off area, TLOF-Litoff-Area, LTOF</u> por sus siglas en inglés).</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>TLOF: Área de Toma de contacto y de elevación inicial (Touch Down and lift-off area, TLOF por sus siglas en inglés).</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>4.3.</p>	<p>Los interesados en obtener o renovar la <u>acreditación aprobación</u> de la capacidad técnica de la Autoridad Aeronáutica, en el proceso de otorgamiento del permiso de operación, deben</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>Los interesados en obtener la acreditación de la capacidad técnica de la Autoridad Aeronáutica, en el proceso de otorgamiento del permiso de operación, deben desarrollar un Estudio</p>

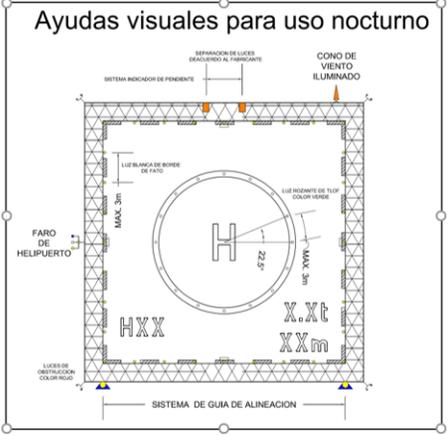
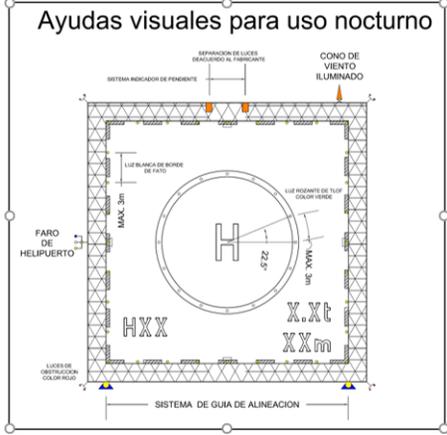
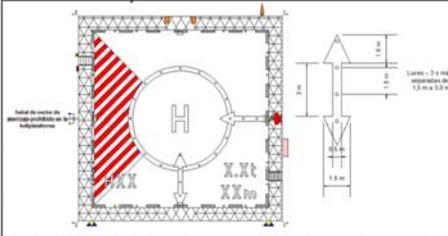
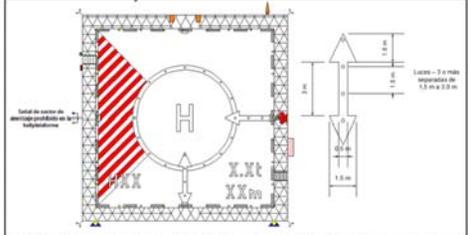
		<p>desarrollar un estudio operacional <u>Estudio Operacional</u> y de trayectorias <u>Trayectorias</u> de conformidad a las disposiciones de observancia obligatoria, contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana. Lo anterior no es aplicable cuando se trate de helipuertos no controlados y de operaciones bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia del helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano, lo anterior de conformidad a lo establecido en el Artículo 18 de la Ley de Aeropuertos.</p>		<p>Operacional y de Trayectorias de conformidad a las disposiciones de observancia obligatoria, contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana, lo anterior de conformidad a lo establecido en el Artículo 18 de la Ley de Aeropuertos.</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>6.1.</p>	<p><i>Se sugiere prevalezcan las características físicas recomendadas en el Anexo 14, incluyendo las de la FATO, TLOF en general y particularmente para el caso de heliplataformas y en consecuencia modificar la figura 1.</i></p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las especificaciones de "Características Físicas", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3, a excepción de lo que corresponde a dimensiones FATO, así como el área reforzada que permite la TLOF y área de seguridad operacional conexa, <u>para helipuertos elevados y de superficie</u>, las cuales se definen en la figura 1.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente. Se adecua el texto del numeral 6.1, con la finalidad de clarificar que las especificaciones de la figura 1, son aplicables únicamente para helipuertos elevados y de superficie. Las especificaciones de FATO y TLOF para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegarán a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II</p>	<p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las especificaciones de "Características Físicas", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3, a excepción de lo que corresponde a dimensiones FATO, TLOF y área de seguridad para helipuertos elevados y de superficie, las cuales se definen en la figura 1.</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>Figura 1</p>	<p><i>Se sugiere prevalezcan las características físicas recomendadas en el Anexo 14, incluyendo las de la FATO, TLOF en general y particularmente para el caso de heliplataformas y en consecuencia modificar la figura 1.</i></p>  <p>Figura 1 - FATO, TLOF y área de seguridad operacional conexa <u>para helipuertos elevados y de superficie</u>.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente. Se adecua el texto del numeral 6.1, con la finalidad de clarificar que las especificaciones de la figura 1, son aplicables únicamente para helipuertos elevados y de superficie. Las especificaciones de FATO y TLOF para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegarán a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II.</p>	 <p>Figura 1 - FATO, TLOF y área de seguridad para helipuertos elevados y de superficie.</p>
<p>COBAX Helipuertos, S.A. de C.V.</p>	<p>6.2.</p>	<p><i>Consideramos necesario que la Autoridad Aeronáutica no quede limitada en sus facultades para considerar, evaluar y, en su caso, autorizar proyectos diferentes, como más adelante se explica. A tales efectos sugerimos incorporar el</i></p>	<p>No se acepta el comentario. La finalidad de establecer criterios mínimos en las dimensiones de las plataformas, es buscar incrementar</p>	<p><i>Sin cambios.</i></p>

		<p><i>párrafo "6.2.2" de conformidad a lo siguiente:</i> <u>6.2.2 " En los casos específicos de los helipuertos elevados en que la huella del edificio o la huella del terreno, no sean suficientes para alcanzar las medidas de 1.5 D requeridas en 6.2.1, y previo estudio Aeronáutico, se podrán autorizar plataformas rectangulares y/o elípticas, con dimensiones no menores a 1.2 D x 1.75 D, considerando el lado más largo conforme a los procedimientos de aproximación/despegue preferenciales, de acuerdo al Estudio Operacional y de Trayectorias"</u></p>	<p>la seguridad operacional en los helipuertos. Así mismo se busca que la totalidad de la infraestructura de los helipuertos y su equipamiento correspondiente, sea contenido en la plataforma y evitar equipamiento fuera de la misma. La normatividad establece que las plataformas podrán tener cualquier forma, siempre y cuando puedan contener las dimensiones mínimas para un helipuerto.</p>	
Grupo Offshore	8.1.	<p><i>Se sugiere revisar las figuras ilustrativas 2, 3 y 4, debido a que no corresponden con lo establecido en el Anexo 14, particularmente en lo relativo a helipuertos.</i> Se adoptan las especificaciones de "Ayudas Visuales", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 5, las cuales se definen en las figuras 2, 3 y 4; así mismo y con la finalidad de ofrecer una mayor orientación en los casos de helipuertos elevados y de superficie, se incluyen las figuras 2, 3 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente. Se adecuo el texto del numeral 8.1, con la finalidad de clarificar que las especificaciones del mismo y de las figuras 2, 3 y 4 son aplicables únicamente a helipuertos elevados y de superficie. Las especificaciones para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegaran a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II</p>	<p>Se adoptan las especificaciones de "Ayudas Visuales", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 5; así mismo y con la finalidad de ofrecer una mayor orientación en los casos de helipuertos elevados y de superficie, se incluyen las figuras 2, 3 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>
Grupo Offshore	8.4.	<p><i>Se sugiere revisar el requerimiento de colocar una "m" ya que es ambiguo, si se considera que el sistema oficial de medidas en México es el Sistema Internacional de Unidades donde la unidad de longitud está definida por el metro de acuerdo a la NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida; además de no ser requerido por el Anexo 14.</i> La señal de valor "D" corresponde a la dimensión <u>máxima total</u> del helicóptero de diseño, cuando los rotores están girando medida desde de la punta posición más adelantada del rotor plano de cola, hasta la punta <u>trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero</u> esta señal debe estar seguida por la letra "m" minúscula, expresando la unidad en metros y se debe emplazar debajo de la señal de masa máxima permisible, (ejemplo 13 m).</p>	<p>No se acepta el comentario. El requerimiento de la letra "m", es con la finalidad de clarificar la señal, la "m" corresponde a metros, así mismo el anexo 14 Vol. II describe la señal en su numeral 5.2.4; no obstante lo anterior se clarifica el numeral 8.4 con la finalidad de evitar confusiones.</p>	<p>La señal de valor "D" corresponde a la dimensión máxima total del helicóptero cuando los rotores están girando medida de la posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero; esta señal debe estar seguida por la letra "m" minúscula, expresando la unidad en metros y se debe emplazar debajo de la señal de masa máxima permisible, (ejemplo 13 m).</p>
Grupo Offshore	8.5.	<p><i>Se sugiere usar ejemplos más explícitos para ilustrar este punto. (ejemplo 5397 kg 5.4 t)</i> La señal de masa máxima permisible consiste en</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>La señal de masa máxima permisible consiste en</p>

		un número de dos cifras, separadas por un punto entre ellas y seguida de la letra “t”. La primera cifra debe expresar las toneladas (1000 kg.), mientras que la segunda cifra debe expresar los kilogramos, los cuales deben ser redondeados a los 100 kg. más próximos, (ejemplo 3.5 t). (ejemplo 5397 kg = 5.4 t.) .		un número de dos cifras, separadas por un punto entre ellas y seguida de la letra “t”. La primera cifra debe expresar las toneladas (1000 kg.), mientras que la segunda cifra debe expresar los kilogramos, los cuales deben ser redondeados a los 100 kg más próximos, (ejemplo 5397 kg = 5.4 t.).
Grupo Offshore	8.6.	<i>Se sugiere para el caso de heliplataformas se refiera a lo recomendado en el Documento 9261-AN/903 “Manual de Helipuertos” en su figura 5-14.</i>	No se acepta el comentario. Las especificaciones del documento 9261 podrán ser aplicadas a una heliplataforma según corresponda para cada caso en específico.	<i>Sin cambios.</i>
Grupo Offshore	8.7.	<i>Se sugiere se elimine el punto 8.7 debido a que en el Anexo 14 se menciona que se proveerá de señal de FATO, cuando esta no resulte obvia en helipuertos de superficie, y también se menciona que en helipuertos elevados y heliplataformas la TLOF y la FATO ocupan el mismo espacio, nota del punto 3.2.1, la nota 1 del punto 3.3 y el punto 3.3.2, por lo que el emplazamiento de la FATO en helipuertos elevados y heliplataformas resulta obvia al coincidir con la TLOF.</i>	No se acepta el comentario. En México, en el caso de helipuertos elevados y de superficie, la FATO no puede ser coincidente con la TLOF, debido a que para cada caso las especificaciones son distintas, no así en el caso de heliplataformas que por sus características si pueden ser coincidentes.	<i>Sin Cambios</i>
Grupo Offshore	8.8.	<i>Se sugiere que para los helipuertos elevados y heliplataformas sea de 0.30 m, debido a que permite mayor visibilidad a la señal de valor “D”, como se ilustra en la figura 5.14 del Doc. 9261, que recomienda una altura de los números de 0.90 m para FATO’s de más de 15 m y de 0.60 m. para FATO’s menores de 15 m. En práctica se observa una mejor legibilidad en vuelo.</i> La señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial consiste en una línea blanca continua de por lo menos 0.530 m. de anchura.	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	La señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial consiste en una línea blanca continua de por lo menos 0.30 m. de anchura.
Grupo Offshore	8.9.	<i>Se sugiere utilizar también el nombre del helipuerto y no solo el identificador asignado por la Autoridad, con el propósito de servir a las tripulaciones de confirmación del lugar de aterrizaje, además, el Anexo 14 menciona en el</i>	No se acepta el comentario. En la mayoría de los casos, los nombres de los helipuertos contemplan una sintaxis demasiado larga, lo cual puede generar	<i>Sin cambios.</i>

		<p>punto 5.2.11.3 “La señal de nombre de helipuerto consistirá en el nombre del helipuerto o en el designador alfanumérico del helipuerto que se utiliza en las radiocomunicaciones (R/T)”.</p> <p>Lo que implícitamente deja ver que el helipuerto debe tener una estación radio aeronáutica terrestre fija, lo que no está prescrito en el proyecto como requisito.</p>	<p>distracciones a los pilotos, mas aún en el caso de las heliplataformas o barcos.</p> <p>Cabe mencionar que los designadores que proporciona la autoridad en ninguno de los casos se repiten y son específicos para cada helipuerto en particular.</p>	
<p>Grupo Offshore</p>	<p>8.10.</p>	<p>Se sugiere usar los colores establecidos en el Anexo 14, y descartar el uso del color gris.</p>	<p>No se acepta el comentario. Al establecer en la norma criterios de color específicos, generará que la gran mayoría de los helipuertos no cumplan con estas especificaciones, en la medida de lo posible se buscará que las plataformas sean de color verde con ayudas visuales en color blanco, sin embargo si esto no es posible, la autoridad tendrá elementos para poder autorizar helipuertos siempre y cuando contemplen colores contrastantes.</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>Figura 2.</p>	<p>Se sugiere revisar las figuras ilustrativas 2, 3 y 4, debido a que no corresponden con lo establecido en el Anexo 14, particularmente en lo relativo a helipuertos.</p>  <p>Figura 2 - Ayudas visuales para el Uso Diurno en helipuertos elevados y de superficie.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente. Se adecuo el texto del numeral 8.1, con la finalidad de clarificar que las especificaciones del mismo y de las figuras 2, 3 y 4 son aplicables únicamente a helipuertos elevados y de superficie. Las especificaciones para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegaran a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II</p>	 <p>Figura 2 - Ayudas visuales para el Uso Diurno en helipuertos elevados y de superficie.</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>8.11.</p>	<p>No se hace la separación entre las ayudas visuales diurnas y las ayudas visuales nocturnas, se sugiere se haga clara la separación, ya que en orden actual aparenta el punto 8.11 ser requisito del punto 8.10</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>En helipuertos de superficie para el caso de operaciones nocturnas, deben colocarse luces (de color blanco), de borde de FATO, a una separación máxima de 5 m.</p>

		En helipuertos de superficie para el caso de operaciones nocturnas , deben colocarse luces (de color blanco), de borde de FATO, a una separación máxima de 5 m.		
Grupo Offshore	8.12.	En helipuertos de superficie para el caso de operaciones nocturnas , deben colocarse luces rasantes (de color verde), de borde de TLOF, a una separación máxima de 5 m.	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	En helipuertos de superficie para el caso de operaciones nocturnas, deben colocarse luces rasantes (de color verde), de borde de TLOF, a una separación máxima de 5 m.
Grupo Offshore	8.13.	<i>No considera necesario este requisito por el mismo razonamiento planteado en el comentario relacionado al punto 8.7., al ser la FATO coincidente con la TLOF en helipuertos elevados y heliplataformas.</i> En helipuertos elevados para el caso de operaciones nocturnas , deben colocarse luces (de color blanco), de borde TLOF FATO, a una separación máxima de 3 m.	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	En helipuertos elevados para el caso de operaciones nocturnas, deben colocarse luces (de color blanco), de borde FATO, a una separación máxima de 3 m.
Grupo Offshore	8.14.	<i>Complementar de conformidad a lo siguiente:</i> 8.14. En helipuertos elevados y heliplataformas deben colocarse luces perimetrales de TLOF que no sobrepasen una altura de 0.25 m por arriba del plano de la TLOF estas deberán ser de color verde, con una separación máxima de 3 m. En helipuertos elevados para el caso de operaciones nocturnas , deben colocarse luces rasantes (de color verde), de borde TLOF, a una separación máxima de 3 m.	No se acepta el comentario, sin embargo se agrega texto para clarificar el numeral 8.14 Las luces de TLOF, en todos los casos deberán ser rasantes, no es posible autorizar luces de hasta 0.25 m., debido a que pudieran generar un obstáculo a las operaciones.	En helipuertos elevados para el caso de operaciones nocturnas, deben colocarse luces rasantes (de color verde), de borde TLOF, a una separación máxima de 3 m.
Grupo Offshore	8.15.	<i>Se considera ambigua la redacción, ya que puede ser interpretada como que los helipuertos diurnos también requieren de iluminación, siendo que solo es requerido un sistema de iluminación para helipuertos de uso nocturno como lo establece el punto 5.3.9.1 del Anexo 14. Por lo que se sugiere se redacte de la siguiente forma:</i> 8.15. Las especificaciones de luminarias, aplican para aquellos helipuertos de uso nocturno. Las especificaciones de luminarias, aplican para aquellos helipuertos que además del uso diurno, pretendan ser habilitados para el uso visual de uso nocturno .	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	Las especificaciones de luminarias, aplican para aquellos helipuertos de uso nocturno.
Grupo Offshore	Figura 3.	<i>Se sugiere revisar las figuras ilustrativas 2, 3 y 4, debido a que no corresponden con lo establecido en el Anexo 14, particularmente en lo relativo a helipuertos.</i>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente. Se adecuó el texto del numeral 8.1, con la finalidad de clarificar que las	

		 <p>Ayudas visuales para uso nocturno</p>	<p>especificaciones del mismo y de las figuras 2, 3 y 4 son aplicables únicamente a helipuertos elevados y de superficie.</p> <p>Las especificaciones para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegarán a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II</p>	 <p>Ayudas visuales para uso nocturno</p>
<p>Grupo Offshore</p>	<p>Figura 4.</p>	<p>Se sugiere revisar las figuras ilustrativas 2, 3 y 4, debido a que no corresponden con lo establecido en el Anexo 14, particularmente en lo relativo a helipuertos.</p>  <p>Figura 4 - Señales de Sector de Aterrizaje Prohibido en las Heliplataforma helipuertos elevados y de superficie.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p> <p>Se adecuó el texto del numeral 8.1, con la finalidad de clarificar que las especificaciones del mismo y de las figuras 2, 3 y 4 son aplicables únicamente a helipuertos elevados y de superficie.</p> <p>Las especificaciones para heliplataformas (helipuertos mixtos), se apegarán a las especificaciones del Anexo 14 Vol. II</p>	 <p>Figura 4 - Señales de Sector de Aterrizaje Prohibido en helipuertos elevados y de superficie.</p>
<p>Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	<p>9.</p>	<p>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones,</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	

		<p>celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente:</p> <p>Servicios <u>Respuesta de Emergencia</u> en los Helipuertos</p>		<p>Respuesta de Emergencia en los Helipuertos</p>
Grupo Offshore	9.1.	<p>Se considera que debe revisarse la figura 5 del proyecto que solo contempla la dotación de un monitor de espuma en helipuertos elevados y heliplataformas debiendo considerarse 2 monitores en consideración las siguientes previsiones, contempladas en el Doc. 9162:</p> <p>6.6.1 Agentes principales.....Siempre que sea posible conviene proporcionar una protección adicional, teniéndose presentes las necesidades de mantenimiento periódico del equipo y/o cualesquiera peligros operacionales de carácter excepcional en un helipuerto determinado.....</p> <p>6.6.6 El plazo más largo asignado a los helipuertos elevados tiene por objeto proteger toda la plataforma y dejar libres las pocas vías de escape. En los helipuertos elevados se considera también esencial garantizar que los agentes puedan aplicarse en todo la heliplataforma, cualquiera que sea la dirección del viento.</p> <p>6.7.3 En el caso de los helipuertos elevados, no se recomienda un tiempo determinado de respuesta por considerarse que en el helipuerto o en sus inmediaciones se dispondrá de servicios de salvamento y extinción de incendios mientras se efectúan operaciones de helicópteros.</p>	<p>No se acepta el comentario.</p> <p>El agregar la especificación de mínimo 2 monitores, agregaría una mayor carga normativa a la mayoría de los helipuertos; la Autoridad Aeronáutica vigilará que los agentes extintores sean eficientes y cumplan con los regímenes mínimos de descarga para cada helipuerto según sea el caso y su categoría.</p>	<p>Sin cambios</p>
		<p>Además de la recomendación del Anexo 14 siguiente:</p> <p>6.1.7 Recomendación.- En los helipuertos elevados. Deberían proporcionarse por lo menos una manguera que pueda descargar espuma en</p>		

		<p>forma de chorro a razón de 250 L/min. Además, en los helipuertos elevados de categoría 2 y 3, debería suministrarse como mínimo dos monitores que puedan alcanzar el régimen de descarga exigido y que estén emplazados en diversos lugares alrededor del helipuerto de modo tal que pueda asegurarse la aplicación de espuma a cualquier parte del helipuerto en cualesquiera condiciones meteorológicas y minimizando la posibilidad de que se causen daños a ambos monitores en un accidente de helicóptero.</p> <p>Además de lo establecido en el punto 6.1.10 del Anexo 14.</p>		
Dirección General de Aeronáutica Civil	9.1.	<p>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones, celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente:</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana adopta las especificaciones de "Servicios Respuesta de Emergencia en los Helipuertos", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 6, las cuales se definen en la Figura 5.</p>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	La presente Norma Oficial Mexicana adopta las especificaciones de "Respuesta de Emergencia en los Helipuertos", comprendidas en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 6, las cuales se definen en la Figura 5.
Dirección General de Aeronáutica Civil	9.8.	<p>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones, celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de</p>	Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.	

		<p><i>conformidad con lo siguiente:</i></p> <p>Se debe definir un Plan procedimiento de atención de emergencias para hacer frente a alguna contingencia, que se pudiera presentar durante el aterrizaje o despegue de las aeronaves en el helipuerto, en el cual debe contemplarse la correcta utilización de los agentes extintores (principal y secundario), equipo de bomberos, herramienta y un botiquín básico de primeros auxilios. Refiérase al Apéndice “B”, de la presente Norma Oficial Mexicana, donde se lista el contenido del mismo.</p>		<p>Se debe definir un Plan de emergencias para hacer frente a alguna contingencia, que se pudiera presentar durante el aterrizaje o despegue de las aeronaves en el helipuerto, en el cual debe contemplarse la correcta utilización de los agentes extintores (principal y secundario), equipo de bomberos, herramienta y un botiquín básico de primeros auxilios. Refiérase al Apéndice “B”, de la presente Norma Oficial Mexicana, donde se lista el contenido del mismo.</p>
Grupo Offshore	15.6.	<p><i>Se recomienda incluir un numeral para los casos especiales de aquellos helipuertos y heliplataformas que actualmente se encuentran en operación y de los que se pretenda obtener autorización, se dará revisión caso por caso, previo estudio y análisis que la Autoridad establezca, por lo que se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>“12.3. Por ser de interés público, aquellos helipuertos que se encuentran en operación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, podrán ser revisados en forma particular para su autorización mediante los estudios y análisis de riesgo que la Autoridad Aeronáutica determine”</i></p> <p><u>15.6. Por ser de interés público, aquellos helipuertos que se encuentran en operación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, podrán ser revisados en forma particular para su autorización mediante los estudios y análisis de riesgo que la Autoridad Aeronáutica determine</u></p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente, sólo que dicho cambio se agrega como nuevo numeral 15.6</p>	<p>Por ser de interés público, aquellos helipuertos que se encuentran en operación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, podrán ser revisados en forma particular para su autorización mediante los estudios y análisis de riesgo que la Autoridad Aeronáutica determine.</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	16.1.	<p>La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p><u>Ciudad de México, D.F., a 8 de octubre de 2015</u></p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Ciudad de México, a</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice “A” Numeral 5.	<p>Heliplataformas y helipuertos a bordo de buques debe ser agregados <u>enagregado</u> un capítulo denominado “Restricciones” el cual debe contener</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>Heliplataformas y helipuertos a bordo de buques debe ser agregado un capítulo denominado “Restricciones” el cual debe contener:</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice “B”	<p><i>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º período de sesiones,</i></p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	

		<p>celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente: Apéndice "B" Plan procedimiento de atención de Emergencias y el Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios para el Helipuerto. Plan de Procedimiento de atención a emergencias y el Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios para el Helipuerto</p>		<p>Plan de emergencias y el Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios para el Helipuerto</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice "B" Numera 1	<p>Con la finalidad de que la Norma sea congruente con la Enmienda 07 del Anexo 14 Vol. II de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de dicha organización en la quinta sesión de su 207º periodo de sesiones, celebrada el 22 de febrero de 2016, la cual surtirá efectos el próximo 11 de julio de 2016; se hace necesario adecuar la presente norma de conformidad con lo siguiente: El Plan procedimiento de atención a emergencias debe contener lo siguiente:</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>El Plan de emergencias debe contener lo siguiente:</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice "B" Numera 1.5.4.	<p>Los hospitales o unidades médicas más próximos, para trasladar al pasajero con la finalidad de recibir para que reciba la atención médica correspondiente.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>Los hospitales o unidades médicas más próximos, para trasladar al pasajero para que reciba la atención médica.</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice "B" Numera 2.2.	<p>El Botiquín de Primeros Auxilios debe ser de fácil transporte, visible y de fácil acceso, que sea identificable con una cruz roja visible, de peso no excesivo, sin candados o dispositivos que dificulten el acceso a su contenido y su con un listado correspondiente del contenido.</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>El Botiquín de Primeros Auxilios debe ser de fácil transporte, visible y de fácil acceso, que sea identificable con una cruz roja visible, de peso no excesivo, sin candados o dispositivos que dificulten el acceso a su contenido y con un listado del contenido.</p>
Dirección General de Aeronáutica Civil	Apéndice "B" Numera 2.3.6.	<p>Como un cuidado especial, si se cuenta con instrumental quirúrgico como: tijeras, pinzas o agujas; éstos estos deben estar empacados, ya sea en pequeños paños...</p>	<p>Se acepta el comentario y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>Como un cuidado especial, si se cuenta con instrumental quirúrgico como: tijeras, pinzas o agujas; éstos deben estar empacados, ya sea en pequeños paños</p>

Ciudad de México, a 8 de marzo de 2017.