

## SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, Que establece el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características, publicado el 3 de mayo de 2018.**

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-069-SCT3-2017, QUE ESTABLECE EL USO DEL SISTEMA DE ANTICOLIDIÓN DE A BORDO (ACAS) EN AERONAVES DE ALA FIJA QUE OPEREN EN ESPACIO AÉREO BAJO LA JURISDICCIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ASÍ COMO SUS CARACTERÍSTICAS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 3 DE MAYO DE 2018.

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 I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 38, fracción II, 40, fracciones III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 52, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4 y 6, fracciones I, III, IV, V, XI, XVI y último párrafo, 35 y 79, primer párrafo de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 127 primer párrafo y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI 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 la Respuesta a los Comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, Que establece el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características, aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 24 de julio de 2019.

Los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, durante los 60 días naturales posteriores al 03 de mayo de 2018, 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, Piso 2, Colonia Los Alpes, Alcaldía Álvaro Obregón, Código Postal 01010, Ciudad de México.

Atentamente

Ciudad de México, a 5 de marzo de 2020.- 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-069-SCT3-2017, QUE ESTABLECE EL USO DEL SISTEMA DE ANTICOLISIÓN DE A BORDO (ACAS) EN AERONAVES DE ALA FIJA QUE OPEREN EN ESPACIO AÉREO BAJO LA JURISDICCIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ASÍ COMO SUS CARACTERÍSTICAS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 3 DE MAYO DE 2018, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA**

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, fueron estudiados, discutidos y resueltos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sesión ordinaria del 24 de julio de 2019 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
DGAC	Proemio	<p><del>YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria</del> <b>CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL, Subsecretario</b> de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y <del>Presidente</del> <b>Presidente</b> del Comité Consultivo Nacional de Normalización <del>del</del> Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26, 36, fracciones I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 38, fracción II, 40, fracciones III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 52, 73 y 74 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 1, 4 y 6, fracciones I, III, IV, V, XI, XVI y último párrafo, 35 y 79, primer párrafo de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 127 primer párrafo y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI 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 <del>el Proyecto de la</del> Norma Oficial Mexicana <b>PROY-NOM-069-SCT3-2017</b> <del>aprobado</del> <b>2019, aprobada</b> por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día <del>29-24 de julio de septiembre de 2017, y el cual 2019. Que</del> establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características. <u>La presente Norma Oficial Mexicana (NOM) se publica a efecto de que entre en vigor a los siguientes 60 días naturales a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</u></p> <p><del>El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que 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 del Transporte Aéreo, a través de la Dirección General Adjunta de Aviación, en sus oficinas ubicadas en Blvd. Adolfo López Mateos 1990, 2o. Piso, Colonia Los Alpes Tlacopac, Delegación Álvaro Obregón, Código Postal 01010, Ciudad de México, Teléfono 57-23-93-00, o al correo electrónico ccnta@sct.gob.mx.</del></p> <p><del>Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité antes señalado.</del></p>	Se acepta comentario.	<b>CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL</b> , 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 I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 38, fracción II, 40, fracciones III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 52, 73 y 74 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 1, 4 y 6, fracciones I, III, IV, V, XI, XVI y último párrafo, 35 y 79, primer párrafo de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 127 primer párrafo y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI 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 la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 24 de julio de 2019, Que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características. La presente Norma Oficial Mexicana (NOM) se publica a efecto de que entre en vigor a los siguientes 60 días naturales a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
DGAC	Título	<b>PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-069-SCT3-20172019</b> , QUE ESTABLECE EL USO DEL SISTEMA DE ANTICOLISIÓN DE A BORDO (ACAS) EN AERONAVES DE ALA FIJA QUE OPEREN EN ESPACIO AÉREO BAJO LA JURISDICCIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ASÍ COMO SUS CARACTERÍSTICAS	Se acepta comentario.	<b>NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019, QUE ESTABLECE EL USO DEL SISTEMA DE ANTICOLISIÓN DE A BORDO (ACAS) EN AERONAVES DE ALA FIJA QUE OPEREN EN ESPACIO AÉREO BAJO LA JURISDICCIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ASÍ COMO SUS CARACTERÍSTICAS</b>
DGAC	Prefacio	<p><a href="#">La Ley de Aviación Civil en su artículo 4 señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en dicha Ley, así como por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;</a></p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 6, fracción III, establece las atribuciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aviación civil, entre las cuales se encuentra el expedir Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones administrativas;</p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 17 establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se debe adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, para lo cual atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de exigir a los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos que cumplan con ciertos requisitos, con el fin de mantener los niveles de seguridad señalados;</p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 79 establece que los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, los propietarios o poseedores de aeronaves, deben proveerse de equipos técnicos necesarios para la prevención de accidentes e incidentes aéreos;</p> <p><del>La Ley de Aviación Civil en su artículo 4 señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en dicha Ley, así como por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;</del></p> <p>México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, el día 7 de diciembre de 1944, en cuyo Anexo 6, Partes I y II, y Anexo 10, Volumen IV, se establece que las aeronaves deben estar equipadas con un <del>sistema de anticollisión de a bordo (ACAS);</del> <a href="#">II versión 7.1;</a></p> <p>Como antecedente a la presente Norma Oficial Mexicana, se tiene que el 4 de febrero de 2011 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la NOM-069-SCT3-2010, la cual fue elaborada de conformidad con los requerimientos que en ese entonces se establecieron por la OACI, sin embargo, durante su periodo de vigencia, se detectó que la instalación de cualquier tipo y versión de</p>	Se acepta comentario.	<p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 4 señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en dicha Ley, así como por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;</p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 6, fracción III, establece las atribuciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aviación civil, entre las cuales se encuentra el expedir Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones administrativas;</p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 17 establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se debe adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, para lo cual atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de exigir a los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos que cumplan con ciertos requisitos, con el fin de mantener los niveles de seguridad señalados;</p> <p>La Ley de Aviación Civil en su artículo 79 establece que los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, los propietarios o poseedores de aeronaves, deben proveerse de equipos técnicos necesarios para la prevención de accidentes e incidentes aéreos;</p> <p>México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, el día 7 de diciembre de 1944, en cuyo Anexo 6, Partes I y II, y Anexo 10, Volumen IV, se establece que las aeronaves deben estar equipadas con un ACAS II versión 7.1;</p> <p>Como antecedente a la presente Norma Oficial Mexicana, se tiene que el 4 de febrero de 2011 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la NOM-069-SCT3-2010, la cual fue elaborada de conformidad con los requerimientos que en ese entonces se establecieron por la OACI, sin embargo, durante su periodo de vigencia, se detectó que la instalación de cualquier tipo y versión de ACAS para algunas aeronaves con ciertas características no fue posible, lo anterior debido a la falta de desarrollo tecnológico disponible en el mercado;</p>

	<p>ACAS para algunas aeronaves con ciertas características no fue posible, lo anterior debido a la falta de desarrollo tecnológico disponible en el mercado;</p> <p>Por otra parte, en la actualidad la OACI ha emitido la enmienda 85 al Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen IV "Sistemas de Vigilancia y Anticolisión" quinta edición; la cual establece el uso obligatorio del <del>"Sistema Anticolisión de a bordo"</del> ACAS II Versión 7.1 que introduce un nuevo método funcional para vigilar la velocidad vertical;</p> <p>El <del>"Sistema anticolisión de a bordo"</del> ACAS II versión 7.1, proporciona Aviso de Tráfico (TA) y Aviso de Resolución (RA), incorporando acciones de evasión en dirección vertical para eludir <del>al tráfico</del> el tránsito en conflicto. Además del azimut y la distancia, indica la diferencia de altitud de la aeronave intrusa en cientos de pies. El RA en la versión 7.1 introduce el término "Level off, Level off" con ello los pilotos reducen el régimen de velocidad vertical a <del>0</del> (cero) <del>0</del> pies/min. hasta nivelarse lo más pronto posible y evitar alcanzar el siguiente nivel de vuelo (Ejemplo: FL 200, FL210), esto sustituye la función "Adjust Vertical Speed" del RA para así evitar las respuestas incorrectas sin intención del piloto. Además, incluye la mejora de la lógica en la respuesta, al reconocer situaciones en las que convergen dos aeronaves (Ejemplo: Cuando una aeronave no reconoce el RA o no está equipada con éste);</p> <p>Sobre lo antes señalado, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil ha considerado integrar dentro de la presente Norma Oficial Mexicana lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>Homologar los requerimientos establecidos por los Estados Unidos de América para que, ciertos casos de aeronaves con registro nacional, queden exentos de la instalación de cualquier tipo y versión de ACAS, tomado como referencia las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) 121.356 y 129.18, emitidas por la Administración Federal de Aviación (FAA);</del></li> <li>- Actualizar los requerimientos del sistema ACAS II versión 7.1 con lo <u>que</u> actualmente <u>tiene</u> establecido <del>por</del> la OACI <u>en sus SARPS</u>.</li> </ul> <p>La presente Norma Oficial Mexicana da cumplimiento a los estándares internacionales y atiende las necesidades de los Concesionarios, Permissionarios y Operadores Aéreos, para así poder mantener un nivel de seguridad aceptable en el espacio aéreo mexicano, toda vez que las operaciones aeronáuticas deben regularse de forma estricta y oportuna mediante Normas Oficiales Mexicanas de aplicación obligatoria, a fin de garantizar la seguridad de las aeronaves, de su tripulación y pasajeros;</p> <p><u>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 03 de mayo de 2018, se</u></p>		<p>Por otra parte, en la actualidad la OACI ha emitido la enmienda 85 al Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen IV "Sistemas de Vigilancia y Anticolisión" quinta edición; la cual establece el uso obligatorio del ACAS II Versión 7.1 que introduce un nuevo método funcional para vigilar la velocidad vertical;</p> <p>El ACAS II versión 7.1, proporciona Aviso de Tráfico (TA) y Aviso de Resolución (RA), incorporando acciones de evasión en dirección vertical para eludir al tráfico en conflicto. Además del azimut y la distancia, indica la diferencia de altitud de la aeronave intrusa en cientos de pies. El RA en la versión 7.1 introduce el término "Level off, Level off" con ello los pilotos reducen el régimen de velocidad vertical a 0 (cero) pies/min. hasta nivelarse lo más pronto posible y evitar alcanzar el siguiente nivel de vuelo (Ejemplo: FL 200, FL210), esto sustituye la función "Adjust Vertical Speed" del RA para así evitar las respuestas incorrectas sin intención del piloto. Además, incluye la mejora de la lógica en la respuesta, al reconocer situaciones en las que convergen dos aeronaves (Ejemplo: Cuando una aeronave no reconoce el RA o no está equipada con éste);</p> <p>Sobre lo antes señalado, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil ha considerado integrar dentro de la presente Norma Oficial Mexicana lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualizar los requerimientos del sistema ACAS II versión 7.1 con lo que actualmente tiene establecido la OACI en sus SARPS.</li> </ul> <p>La presente Norma Oficial Mexicana da cumplimiento a los estándares internacionales y atiende las necesidades de los Concesionarios, Permissionarios y Operadores Aéreos, para así poder mantener un nivel de seguridad aceptable en el espacio aéreo mexicano, toda vez que las operaciones aeronáuticas deben regularse de forma estricta y oportuna mediante Normas Oficiales Mexicanas de aplicación obligatoria, a fin de garantizar la seguridad de las aeronaves, de su tripulación y pasajeros;</p> <p>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 03 de mayo de 2018, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, "Que establece el uso del sistema de anticolisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características", 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 sus comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a</p>
--	--	--	--

				partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la
		<p><a href="#">publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, "Que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características", 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 sus comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación;</a></p> <p><a href="#">Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos 47, fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, dichos comentarios se presentaron, discutieron y se respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXXX de 20XX;</a></p> <p><a href="#">El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 28, fracción II, inciso d) del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual establece que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-069-SCT3-2019;</a></p> <p><a href="#">En tal virtud y de conformidad a lo establecido en el artículo 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, "Que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características".</a></p> <p>En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana participaron las siguientes Dependencias, Organismos, Instituciones y Empresas:</p> <p>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Dirección General de Aeronáutica Civil. SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO. SECRETARÍA DE ECONOMÍA. Dirección General de Normas. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL.</p>		<p>Federación;</p> <p>Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos 47, fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, dichos comentarios se presentaron, discutieron y se respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXXX de 20XX;</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 28, fracción II, inciso d) del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual establece que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-069-SCT3-2019;</p> <p>En tal virtud y de conformidad a lo establecido en el artículo 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, "Que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características".</p> <p>En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana participaron las siguientes Dependencias, Organismos, Instituciones y Empresas:</p> <p>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Dirección General de Aeronáutica Civil. SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO. SECRETARÍA DE ECONOMÍA. Dirección General de Normas. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL. COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA, A.C. FEDERACIÓN MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C. ASOCIACIÓN DE INGENIEROS EN AERONÁUTICA, A.C. CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES. LATAM CARGO MÉXICO S.A. DE C.V.</p>

		<p><a href="#">COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA, A.C.</a></p> <p><del>AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V.</del></p> <p>FEDERACIÓN MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C.</p> <p><a href="#">ASOCIACIÓN DE INGENIEROS EN AERONÁUTICA, A.C.</a></p> <p><a href="#">CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES.</a></p> <p><del>HONEYWELL AEROSPACE.</del></p> <p><del>COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA, A.C.</del></p> <p><del>CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES.</del></p> <p>LATAM CARGO MÉXICO <a href="#">S.A. DE C.V.</a></p> <p><a href="#">AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V.</a></p> <p>LINK CONEXIÓN AÉREA, S.A. DE C.V.</p> <p><del>ASOCIACIÓN DE INGENIEROS EN AERONÁUTICA, A.C.</del></p> <p>TRANSPORTES AEROMAR, S.A. DE C.V.</p> <p>AEROENLACES NACIONALES, S.A. DE C.V.</p> <p><a href="#">HONEYWELL AEROSPACE.</a></p>		<p>AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V.</p> <p>LINK CONEXIÓN AÉREA, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTES AEROMAR, S.A. DE C.V.</p> <p>AEROENLACES NACIONALES, S.A. DE C.V.</p> <p>HONEYWELL AEROSPACE.</p>
DGAC	Índice	<ol style="list-style-type: none"> <li>Objetivo y campo de aplicación.</li> <li>Referencias.</li> <li>Definiciones y abreviaturas.</li> <li>Disposiciones generales.</li> <li>Aplicabilidad para el uso del ACAS.</li> <li>Procedimientos para la instalación del ACAS.</li> <li>Procedimientos de operación.</li> <li>Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración.</li> <li>Bibliografía.</li> <li>Observancia de esta norma.</li> <li>De la evaluación de la conformidad.</li> <li>Vigencia.</li> </ol> <p><del>— Apéndice "A" Normativo —: Formato de reporte de eventos ACAS—</del></p> <p><del>— Apéndice "B" Normativo —: Solicitud para certificar la instalación del equipo—</del></p>	Se acepta comentario.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Objetivo y campo de aplicación.</li> <li>Referencias.</li> <li>Definiciones y abreviaturas.</li> <li>Disposiciones generales.</li> <li>Aplicabilidad para el uso del ACAS.</li> <li>Procedimientos para la instalación del ACAS.</li> <li>Procedimientos de operación.</li> <li>Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración.</li> <li>Bibliografía.</li> <li>Observancia de esta norma.</li> <li>De la evaluación de la conformidad.</li> <li>Vigencia.</li> </ol> <p><b>Apéndice "A" Normativo:</b> Formato de reporte de eventos ACAS.</p>
DGAC	1.	<p><b>1. Objetivo y campo de aplicación.</b></p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer el uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS), en aeronaves de ala fija al servicio de Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, que vuelen sobre espacio aéreo <a href="#">bajo la</a>de jurisdicción de <a href="#">los</a> Estados</p>	Se acepta comentario.	<p><b>1. Objetivo y campo de aplicación.</b></p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer el uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS), en aeronaves de ala fija al servicio de Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, que vuelen sobre espacio</p>

		<p><u>Unidos Mexicanos</u>; de la misma manera indica los procedimientos de operación del sistema ACAS, así como los criterios y especificaciones para su instalación.</p>		<p>aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos; de la misma manera indica los procedimientos de operación del sistema ACAS, así como los criterios y especificaciones para su instalación.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>2.</p>	<p><b>2. Referencias.</b></p> <p>Para la aplicación de la presente <u>NOM-Norma Oficial Mexicana</u>, se requiere consultar las siguientes Normas Oficiales Mexicanas:                  NOM-002-SCT3-2012...  <u>NOM-091-SCT3-2004 Que establece las operaciones en el espacio aéreo mexicano con separación vertical mínima reducida (MRVSM).</u></p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>2. Referencias.</b></p> <p>Para la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana, se requiere consultar las siguientes Normas Oficiales Mexicanas:                  NOM-002-SCT3-2012...                  NOM-091-SCT3-2004 Que establece las operaciones en el espacio aéreo mexicano con separación vertical mínima reducida (MRVSM).</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>3.1.</p>	<p><b>3.1. Aeronavegabilidad:</b> Condición en la que una aeronave, <u>y/o</u> sus componentes <u>y/o accesorios</u> cumplen con las especificaciones de <u>su</u> diseño del certificado <u>de</u> tipo, suplementos y otras acreditaciones de modificaciones menores y que operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>3.1. Aeronavegabilidad:</b> Condición en la que una aeronave y/o sus componentes cumplen con las especificaciones de diseño del certificado de tipo, suplementos y otras acreditaciones de modificaciones menores y que operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>3.2.</p>	<p><b>3.2. Accesorio:</b> <del>Instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato o componente, incluyendo equipo de comunicaciones, que se usa como auxiliar en la operación o control de una aeronave, y que no es parte del diseño básico de una estructura, motor o hélice.</del></p> <p><b>3.4. ACAS (Airborne Collision Avoidance System/Sistema anticollisión de a bordo):</b> Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.</p> <p><b>Nota 1.</b> En este contexto, el término "independientemente" significa que el ACAS funciona de manera autónoma de los otros sistemas utilizados por los servicios de tránsito aéreo, salvo los de comunicaciones con estaciones terrestres en Modo S.</p> <p><b>Nota 2.</b> Los transpondedores SSR arriba mencionados, son los que operan en Modo C o en Modo S.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>3.2. ACAS (Airborne Collision Avoidance System/Sistema anticollisión de a bordo):</b> Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.</p> <p><b>Nota 1.</b> En este contexto, el término "independientemente" significa que el ACAS funciona de manera autónoma de los otros sistemas utilizados por los servicios de tránsito aéreo, salvo los de comunicaciones con estaciones terrestres en Modo S.</p> <p><b>Nota 2.</b> Los transpondedores SSR arriba mencionados, son los que operan en Modo C o en Modo S.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>3.3.</p>	<p><b>3.3. Accidente:</b> <del>Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.</del></p> <p><b>3.5. ACAS II:</b> Sistema ACAS que proporciona avisos de resolución vertical (RA), además de avisos de tránsito (TA).</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>3.3. ACAS II:</b> Sistema ACAS que proporciona avisos de resolución vertical (RA), además de avisos de tránsito (TA).</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>3.4.</p>	<p><b>3.4. 3.6. Aeronave:</b> Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>3.4. Aeronave:</b> Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.</p>

DGAC	3.5.	<a href="#">3.5. ATC (Air Traffic Control): Control de Tránsito Aéreo.</a>	Se acepta comentario.	<b>3.5. ATC (Air Traffic Control):</b> Control de Tránsito Aéreo.
DGAC	3.6.	<del>3.6.</del> <b>3.7.- ATS (Air Traffic Service/Servicio de tráfico aéreo):</b> Servicio de <del>tránsito aéreo</del> <a href="#">Tránsito Aéreo.</a>	Se acepta comentario.	<b>3.6. ATS (Air Traffic Service):</b> Servicio de Tránsito Aéreo.
DGAC	3.7 al 3.9.	<del>3.7.</del> <b>3.8.- Autoridad Aeronáutica:</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. al <del>3.9.</del> <b>3.40 Boletín de servicio:</b> Documento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo de cierta aeronave...	Se reenumeran numerales.	<b>3.7 Autoridad Aeronáutica:</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. al <b>3.9 Boletín de servicio:</b> Documento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo de cierta aeronave...
DGAC	3.10.	<del>3.10.</del> <b>3.44 Certificado de Tipo:</b> Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica...	Se acepta comentario.	<b>3.10 Certificado de Tipo:</b> Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica...
DGAC	3.11.	<del>3.11.</del> <b>3.42 Concesionario:</b> Sociedad mercantil mexicana, a la que la Autoridad Aeronáutica...	Se acepta comentario.	<b>3.11 Concesionario:</b> Sociedad mercantil mexicana, a la que la Autoridad Aeronáutica...
DGAC	3.12.	<del>3.12.</del> <b>3.44 Estado de diseño:</b> El estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño tipo.	Se acepta comentario.	<b>3.12. Estado de diseño:</b> El estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño tipo.
DGAC	3.13.	<del>3.13.</del> <b>Cuasi:</b> Prefijo que significa casi. <del>3.13.</del> <b>3.45. Estudio técnico:</b> Es un documento que contiene la información técnica, que demuestra por medio de una memoria de cálculo, que las modificaciones o alteraciones mayores que se pretendan realizar al diseño original de un producto, no afecten la aeronavegabilidad del mismo.	Se acepta comentario.	<b>3.13. Estudio técnico:</b> Es un documento que contiene la información técnica, que demuestra por medio de una memoria de cálculo, que las modificaciones o alteraciones mayores que se pretendan realizar al diseño original de un producto, no afecten la aeronavegabilidad del mismo.
DGAC	3.14.	<del>3.14.</del> <b>3.46. Evento:</b> Condición que ha sido detectada dentro del entorno operacional, en donde se sobrepasan los límites preestablecidos por los proveedores de servicios, en su Manual SMS, misma que requiere de un análisis.	Se acepta comentario.	<b>3.14. Evento:</b> Condición que ha sido detectada dentro del entorno operacional, en donde se sobrepasan los límites preestablecidos por los proveedores de servicios, en su Manual SMS, misma que requiere de un análisis.
DGAC	3.15.	<del>3.15.</del> <b>3.48. Maniobra evasiva:</b> Operación realizada por la...	Se acepta comentario.	<b>3.15. Maniobra evasiva:</b> Operación realizada por la...
DGAC	3.16.	<del>3.16.</del> <b>3.49. Manual de Vuelo:</b> Documento que contiene especificaciones...	Se acepta comentario.	<b>3.16. Manual de Vuelo:</b> Documento que contiene especificaciones...
DGAC	3.17.	<del>3.17.</del> <b>Formulario:</b> Documentos elaborados cuando se requiera la recopilación de datos de varias partes o desde varias fuentes de información, con diseño fácil y práctico en su llenado. <del>3.17.</del> <b>3.20. Manual General de Operaciones:</b> Manual que contiene los procedimientos, instrucciones y guías para el uso del personal operacional en la ejecución de sus obligaciones.	Se acepta comentario.	<b>3.17. Manual General de Operaciones:</b> Manual que contiene los procedimientos, instrucciones y guías para el uso del personal operacional en la ejecución de sus obligaciones.
DGAC	3.18. al 3.23.	<del>3.18.</del> <b>3.24 Operador Aéreo:</b> El propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a)... al <del>3.23.</del> <b>3.26 SSR (Secondary Surveillance Radar/Radar secundario de</b>	Se reenumeran numerales.	<b>3.18 Operador Aéreo:</b> El propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a)... al

		<b>vigilancia):</b> Sistema radar de vigilancia que usa transmisor/receptor (interrogador) y respondedores.		<b>3.23 SSR (Secondary Surveillance Radar/Radar secundario de vigilancia):</b> Sistema radar de vigilancia que usa transmisor/receptor (interrogador) y respondedores.
DGAC	3.24.	<del>3.24.3-27</del> <b>STC</b> (Supplemental Type Certificate/Certificado de Tipo Suplementario): Documento otorgado por el Estado de diseño, mediante el cual se aprueba la alteración o modificación de una aeronave, motor o hélice, la cual representa un cambio mayor al diseño de tipo, pero que dicho cambio no requiere la emisión de un nuevo Certificado de Tipo.	Se reenumeran numerales.	<b>3.24 STC</b> (Supplemental Type Certificate/Certificado de Tipo Suplementario): Documento otorgado por el Estado de diseño, mediante el cual se aprueba la alteración o modificación de una aeronave, motor o hélice, la cual representa un cambio mayor al diseño de tipo, pero que dicho cambio no requiere la emisión de un nuevo Certificado de Tipo.
DGAC	3.25.	<del>3.25. 3-28.</del> <b>TA (Traffic Advisory/Aviso de tráfico):</b> Indicación dada a la tripulación de vuelo en cuanto a que un determinado intruso constituye una amenaza posible.	Se reenumeran numerales	<b>3.25. TA (Traffic Advisory/Aviso de tráfico):</b> Indicación dada a la tripulación de vuelo en cuanto a que un determinado intruso constituye una amenaza posible.
DGAC	3.26.	<del>3.26. 3-29.</del> <b>TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System/Sistema de alerta de tránsito y anticollisión):</b> Sistema de a bordo que prevé posibles colisiones entre diferentes aeronaves y funciona independientemente a los servicios de tránsito aéreo. <u>Acrónimo utilizado por la Federal Aviation Administration (FAA) para designar al Sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión, que cumple con los estándares establecidos por la OACI respecto al ACAS.</u>	Se acepta comentario.	<b>3.26. TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System/Sistema de alerta de tránsito y anticollisión):</b> Sistema de a bordo que prevé posibles colisiones entre diferentes aeronaves y funciona independientemente a los servicios de tránsito aéreo. Acrónimo utilizado por la Federal Aviation Administration (FAA) para designar al Sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión, que cumple con los estándares establecidos por la OACI respecto al ACAS.
DGAC	3.27.	<del>3.27. 3-30.</del> <b>Transpondedor:</b> Emisor-receptor que genera una señal de respuesta cuando se le interroga debidamente; la interrogación y la respuesta se efectúan en frecuencias diferentes.	Se reenumeran numerales	<b>3.27. Transpondedor:</b> Emisor-receptor que genera una señal de respuesta cuando se le interroga debidamente; la interrogación y la respuesta se efectúan en frecuencias diferentes.
DGAC	4.1.	4.1. Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana y con la finalidad de homologar el uso de la terminología de la <u>OACI Organización de Aviación Civil Internacional en la legislación nacional</u> , se utilizará el término ACAS en lugar del término TCAS, <u>excepto para el numeral 7.7. Fraseología de la presente Norma Oficial Mexicana.</u>	Se acepta comentario.	4.1. Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana y con la finalidad de homologar el uso de la terminología de la OACI en la legislación nacional, se utilizará el término ACAS en lugar del término TCAS, excepto para el numeral 7.7. Fraseología, de la presente Norma Oficial Mexicana.
DGAC y American Airlines	4.4.	4.4. Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir <u>al menos</u> con la versión 7.0 <del>o superior</del> y a partir del 1 de enero de <del>2020</del> 2022 deben equiparse con un ACAS II <u>cuya</u> versión <u>sea al menos</u> 7.1 <del>o superior</del> . <b>Comentario American Airlines</b> <i>Se propone que el numeral 4.4., se modifique para quedar como sigue:</i> <u>4.4. Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir con la versión 7.0 o superior y a partir del 1 de junio de 2022 deben equiparse con un ACAS II versión 7.1 o superior.</u>	Se acepta comentario de DGAC No se acepta comentario de American Airlines	4.4. Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir al menos con la versión 7.0 y a partir del 1 de enero de 2022 deben equiparse con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.
DGAC	4.5.	4.5. Para realizar operaciones con el sistema ACAS II o con alguno de sus componentes inoperativos, el Concesionario, Permissionario u Operador Aéreo debe tener un procedimiento de diferimiento <b>autorizado</b>	Se acepta comentario.	4.5. Para realizar operaciones con el sistema ACAS II o con alguno de sus componentes inoperativos, el Concesionario, Permissionario u Operador Aéreo debe tener un procedimiento de

		en la Lista de Equipo Mínimo.		diferimiento en la Lista de Equipo Mínimo.
DGAC	4.6.	<p><b><u>Comentario DGAC:</u></b></p> <p><a href="#">4.6. A partir del 1 de enero de 2022, quedan exentas del equipamiento de ACAS versión 7.1 todas las aeronaves pertenecientes o en posesión de permisionarios u operadores aéreos extranjeros que pretendan entrar o salir de territorio nacional para efectos de mantenimiento en vuelos ferry (sin pasajeros, carga o correo).</a></p> <p><b><u>Comentario CANAERO:</u></b></p> <p><b><u>Nota:</u></b> Los operadores aéreos extranjeros deberán contar con los permisos y/o autorizaciones que fueren necesarios conforme a la normatividad aplicable para poder realizar los vuelos no comerciales de traslado (ferry) dentro del territorio mexicano para dichos efectos mencionados en el párrafo anterior.</p>	<p>Se acepta comentario de DGAC.</p> <p>No se acepta comentario de CANAERO, toda vez que para realizar vuelos ferry, de forma implícita, es necesario contar con una autorización.</p>	<p>4.6. A partir del 1 de enero de 2022, quedan exentas del equipamiento de ACAS versión 7.1 todas las aeronaves pertenecientes o en posesión de permisionarios u operadores aéreos extranjeros que pretendan entrar o salir de territorio nacional para efectos de mantenimiento en vuelos ferry (sin pasajeros, carga o correo).</p>
DGAC	5	5. Aplicabilidad para el uso del ACAS.	Se acepta comentario.	5. Aplicabilidad para el uso del ACAS.
DGAC	5.1.	<p>5.1. Todas las aeronaves <del>de ala fija con motor de turbina</del> pertenecientes o en posesión de <del>Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos extranjeros y nacionales</del> que operen o pretendan realizar operaciones internacionales de ben dar cumplimiento con las <del>leyes, reglamentos</del> <b>Leyes, Reglamentos</b> o <del>normas</del> <b>Normas</b> del Estado donde se opere o pretenda operar, en lo referente a la aplicabilidad del ACAS II, <del>versión 7.1, lo anterior con previa autorización o convalidación para la instalación de dicho sistema por parte de la Autoridad Aeronáutica.</del></p>	Se acepta comentario.	<p>5.1. Todas las aeronaves pertenecientes o en posesión de Permisionarios u Operadores Aéreos extranjeros y nacionales que operen o pretendan realizar operaciones internacionales deben dar cumplimiento con las Leyes, Reglamentos o Normas del Estado donde se opere o pretenda operar, en lo referente a la aplicabilidad del ACAS II.</p>
DGAC y American Airlines	5.2.	<p>5.2. <del>Excepto lo indicado en el numeral 5.3 todas</del> <b>Todas</b> las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisionarios, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a <del>57005,700</del> <b>5,700</b> kg. o <del>estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros</del> de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, <del>estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros,</del> deben estar equipados con un ACAS II, versión <del>6.04</del> <b>7.0</b> o superior y a partir del <del>1º</del> <b>1º</b> de enero de <del>2020,2022</del> deben estar equipados con un ACAS II <del>cuya</del> versión <del>sea al menos</del> <b>7.1</b> <del>o superior.</del></p> <p><b><u>Comentario American Airlines,</u></b></p> <p><i>Se propone que el numeral 5.2., se modifique para quedar como sigue:</i></p> <p><b><u>5.2. Excepto lo indicado en el numeral 5.3 todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o permisionarios, cuya peso máximo certificado de despegue sea superior a 5.700 kg o de conformidad a su Certificado de aeronavegabilidad, estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros, deben estar equipados con un ACAS II versión 6.04 o superior y a partir del 1 de junio de 2022, deben estar equipados con un</u></b></p>	<p>Se acepta comentario de DGAC</p> <p>No se acepta comentario de American Airlines</p>	<p>5.2. Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisionarios, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg. o estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.</p>

		<u>ACAS II versión 7.1. o superior. [Sic.]</u>		
DGAC	5.3	<del>5.3. Todas las aeronaves de ala fija al servicio de Permisarios de transporte aéreo en la modalidad de taxi aéreo que de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad tengan una configuración de menos de 10 pasajeros, quedan exentas de la instalación de un ACAS II, independientemente de su peso máximo certificado de despegue.</del> <del>5.4. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisarios, estén equipadas con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1 o superior.</del>	Se acepta comentario y se renumera numeral	5.3. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisarios, estén equipadas con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.
DGAC	5.4.	<del>5.4. 5.5. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg o de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 24 de noviembre de 2005, estén equipadas deberían estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1 o superior.</del>	Se acepta comentario y se renumera numeral	5.4. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 24 de noviembre de 2005, deberían estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.
DGAC	5.5.	<del>5.5. 5.6. Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg. o de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 01º de enero de 2007, deben estar equipados con un ACAS II, versión 6.04 7.0 o superior; y a partir de 1 del 1º de enero de 2020 2022 deben equiparse estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1 o superior.</del>	Se acepta comentario.	5.5. Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2007, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.
DGAC y American Airlines	5.6.	<del>5.6. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg, pero no exceda los 15,000 kg o, o que estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido expida por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 4-1º de enero de 2007, deben 2008, deberían estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 6.04 o superior; y a partir de 1 de enero de 2020 deben equiparse con un ACAS II versión 7.1. o superior.</del> <u>Comentario American Airlines,</u> <u>Se propone que el numeral 5.6., se modifique para quedar como sigue:</u> <u>Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg o de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2007, deben estar equipados con un ACAS II versión 6.04 o</u>	Se acepta comentario de DGAC  No se acepta comentario de American Airlines	5.6. Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg, pero no exceda los 15,000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, y para los cuales se expida por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1º de enero de 2008, deberían estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.

		<p><del>superior: y a partir de 1 de junio de 2022 deben equiparse con un ACAS II versión 7.1. o superior.</del></p> <p><del>5.7.- Es recomendable que todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina, pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg, pero no exceda los 15 000 kg, o de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2008, se encuentren equipadas con un ACAS II, versión 7.1. o superior.</del></p>		
DGAC	6.1.	<p>6.1. Excepto lo previsto en el numeral 6.2., la(s) aeronave(s) con sistema ACAS del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe(n) contar con Certificado de Tipo expedido por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Diseño, <del>y convalidado por la autoridad Aeronáutica,</del> donde se compruebe que el ACAS está certificado <u>y contenido dentro de la lista final de componentes instalados al momento de la entrega de la aeronave después de su fabricación.</u> de conformidad con el artículo 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. <del>adicionalmente debe integrar lo establecido en el inciso a), del numeral 11.4. de la evaluación de la conformidad.</del></p>	Se acepta comentario.	<p>6.1. Excepto lo previsto en el numeral 6.2., la(s) aeronave(s) con sistema ACAS del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo deben contar con Certificado de Tipo expedido por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Diseño, donde se compruebe que el ACAS está certificado y contenido dentro de la lista final de componentes instalados al momento de la entrega de la aeronave después de su fabricación, de conformidad con el artículo 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p>
DGAC	6.2.	<p>6.2 Las aeronaves al servicio de Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos que el ACAS no se encuentre enlistado dentro de los componentes instalados desde su fabricación <u>como se señala en el numeral 6.1. para instalar dicho equipo.</u> deben cumplir con lo establecido en <del>los</del> <del>el</del> <del>numerales</del> 6.2.1. o 6.2.2. o 6.2.3.</p>	Se acepta comentario.	<p>6.2 Las aeronaves al servicio de Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos que el ACAS no se encuentre enlistado dentro de los componentes instalados desde su fabricación como se señala en el numeral 6.1., para instalar dicho equipo, deben cumplir con lo establecido en los numerales 6.2.1. o 6.2.2. o 6.2.3.</p>
DGAC	6.2.1.	<p>6.2.1. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar un estudio técnico de conformidad con la Norma Oficial Mexicana, Que establece los requerimientos que deben cumplir los estudios técnicos para las modificaciones o alteraciones que afecten el diseño original de la aeronave, para su correspondiente autorización; de conformidad con lo señalado en el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; <del>adicionalmente debe integrar lo establecido en el inciso b), del numeral 11.4. de la evaluación de la conformidad.</del></p>	Se acepta comentario.	<p>6.2.1. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar un estudio técnico de conformidad con la Norma Oficial Mexicana, Que establece los requerimientos que deben cumplir los estudios técnicos para las modificaciones o alteraciones que afecten el diseño original de la aeronave, para su correspondiente autorización de conformidad con lo señalado en el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p>
DGAC	6.2.2.	<p>6.2.2. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un Certificado de Tipo Suplementario (STC) del Estado de diseño, previamente convalidado por la Autoridad Aeronáutica; <del>debiendo desarrollar la orden de ingeniería y adicionalmente debe integrar lo establecido en el inciso c), del numeral 11.4. de la evaluación de la conformidad.</del></p>	Se acepta comentario.	<p>6.2.2. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un Certificado de Tipo Suplementario (STC) del Estado de diseño, previamente convalidado por la Autoridad Aeronáutica.</p>
DGAC	6.2.3.	<p>6.2.3. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un boletín de servicio; <del>debiendo desarrollar la orden de ingeniería; adicionalmente debe integrar lo establecido en el inciso d), del numeral 11.4. de la evaluación de la conformidad.</del></p>	Se acepta comentario.	<p>6.2.3. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un boletín de servicio.</p>
DGAC	6.3.	<p>6.3. <u>La ejecución de los trabajos con motivo de las modificaciones por la instalación del ACAS, de acuerdo a lo que se señala en los</u></p>	Se acepta comentario.	<p>6.3. La ejecución de los trabajos con motivo de las modificaciones por la instalación del ACAS, de acuerdo a lo que se señala en los</p>

		<a href="#">numerales 6.2.1. o 6.2.2. o 6.2.3., debe llevarse a cabo en un taller aeronáutico de conformidad con lo señalado en el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, debiendo desarrollar la orden de ingeniería o documento equivalente para su instalación. Toda la documentación que se genere por la modificación realizada, se debe incorporar al historial de mantenimiento de la aeronave, debiendo llevar el registro y su conservación conforme a lo señalado en los artículos 137 y 138 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</a>		numerales 6.2.1. o 6.2.2. o 6.2.3., debe llevarse a cabo en un taller aeronáutico de conformidad con lo señalado en el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, debiendo desarrollar la orden de ingeniería o documento equivalente para su instalación. Toda la documentación que se genere por la modificación realizada, se debe incorporar al historial de mantenimiento de la aeronave, debiendo llevar el registro y su conservación conforme a lo señalado en los artículos 137 y 138 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
DGAC	6.4.	<del>6.3.</del> <b>6.4.</b> Es responsabilidad del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, determinar el nuevo peso y centro de gravedad de la aeronave después de la modificación, de acuerdo al Ordenamiento Jurídico aplicable que establece el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.	Se acepta comentario.	<b>6.4.</b> Es responsabilidad del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, determinar el nuevo peso y centro de gravedad de la aeronave después de la modificación, de acuerdo al Ordenamiento Jurídico aplicable que establece el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.
DGAC	6.5.	<del>6.4.</del> <b>6.5.</b> Para aeronaves que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, ya se encuentren modificadas <u>y tengan instalado el ACAS</u> <del>y que no cuenten con la autorización de la modificación del sistema ACAS,</del> el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, <u>de conformidad con el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil,</u> debe revisar <u>los registros y controles de mantenimiento de la aeronave, a efecto de obtener</u> la documentación que acredite dicha <del>instalación-modificación,</del> conforme <del>al a los</del> <u>numerales 6.1. o 6.2. de la presente Norma Oficial Mexicana para solicitar la autorización correspondiente.</u>	Se acepta comentario.	<b>6.5.</b> Para aeronaves que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, ya se encuentren modificadas y tengan instalado el ACAS, el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, de conformidad con el artículo 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, debe revisar los registros y controles de mantenimiento de la aeronave, a efecto de obtener la documentación que acredite dicha instalación, conforme a los numerales 6.1. o 6.2. de la presente Norma Oficial Mexicana.
DGAC	6.6.	<del>6.5.</del> <b>6.6.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo nacional o extranjero, que opere aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula diferentes a las mexicanas, debe cumplir con los procedimientos de modificación establecidos por el Estado de registro <del>que corresponda de</del> a la aeronave <del>en cuestión,</del> para la instalación del ACAS.	Se acepta comentario.	<b>6.6.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo nacional o extranjero, que opere aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula diferentes a las mexicanas, debe cumplir con los procedimientos de modificación establecidos por el Estado de registro que corresponda a la aeronave, para la instalación del ACAS.
DGAC	7.1.	<b>7.1.</b> El objetivo del ACAS es ayudar al piloto a evitar colisiones y a mantener un vuelo seguro, por lo que éste debe utilizar las indicaciones ACAS, de conformidad con lo señalado en el Manual de Vuelo de la aeronave o de su Suplemento y en el Manual General de Operaciones, <del>autorizados por la Autoridad Aeronáutica.</del>	Se acepta comentario.	<b>7.1.</b> El objetivo del ACAS es ayudar al piloto a evitar colisiones y a mantener un vuelo seguro, por lo que éste debe utilizar las indicaciones ACAS, de conformidad con lo señalado en el Manual de Vuelo de la aeronave o de su Suplemento y en el Manual General de Operaciones.
DGAC	7.2.	<b>7.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe incluir, para su correspondiente autorización por la Autoridad Aeronáutica, lo establecido en los numerales 7.3. y 7.4., dentro del contenido del Manual de Vuelo de la aeronave o de su Suplemento y en el Manual General de Operaciones, <u>como corresponda para cada uno.</u>	Se acepta comentario.	<b>7.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe incluir, para su correspondiente autorización por la Autoridad Aeronáutica, lo establecido en los numerales 7.3. y 7.4., dentro del contenido del Manual de Vuelo de la aeronave o de su Suplemento y en el Manual General de Operaciones, como corresponda para cada uno.
DGAC	7.4.1.	<b>7.4.1.</b> El Concesionario, Permisionario <del>u Operador Aéreo,</del> debe incluir en su Manual General de Operaciones <u>y para el caso de los Operadores Aéreos en el documento equivalente,</u> los criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema, para evitar una colisión o cuasi-	Se acepta comentario.	<b>7.4.1.</b> El Concesionario, Permisionario, debe incluir en su Manual General de Operaciones, y para el caso de los Operadores Aéreos en el documento equivalente, los criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre

		colisión entre aeronaves.		aeronaves.
<b>DGAC</b>	<b>7.4.2.</b>	<p><b>7.4.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, debe desarrollar procedimientos para asegurar la efectiva identificación, rastreo y seguimiento de los eventos significativos relacionados con el ACAS. Estos procedimientos deben enfocarse en <del>generar</del> <del>contener</del> información útil para mantener al tanto de dichos eventos a la Autoridad Aeronáutica y al Estado de Diseño del ACAS, acerca de la operación del mismo en el espacio aéreo nacional e internacional, mediante el uso por parte de los pilotos, de los formularios de reporte de eventos ACAS, que son adicionales a las anotaciones en el libro de bitácora <del>de la aeronave</del>.</p> <p><b>NOTA:</b> La elaboración de estos formularios, cuyo formato debe ser utilizado, como se muestra en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, es responsabilidad del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, así como los pilotos <del>que intervienen</del> <del>intervinientes</del> en dichos sucesos. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, podrá utilizar un formato distinto al Apéndice "A" Normativo, siempre y cuando éste proporcione información equivalente a la indicada por el Apéndice "A" Normativo.</p>	Se acepta comentario.	<p><b>7.4.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, debe desarrollar procedimientos para asegurar la efectiva identificación, rastreo y seguimiento de los eventos significativos relacionados con el ACAS. Estos procedimientos deben enfocarse en generar información útil para mantener al tanto de dichos eventos a la Autoridad Aeronáutica y al Estado de Diseño del ACAS, acerca de la operación del mismo en el espacio aéreo nacional e internacional, mediante el uso por parte de los pilotos, de los formularios de reporte de eventos ACAS, que son adicionales a las anotaciones en el libro de bitácora de la aeronave.</p> <p><b>NOTA:</b> La elaboración de estos formularios, cuyo formato debe ser utilizado, como se muestra en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, es responsabilidad del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, así como los pilotos que intervienen en dichos sucesos. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, podrá utilizar un formato distinto al Apéndice "A" Normativo, siempre y cuando éste proporcione información equivalente a la indicada por el Apéndice "A" Normativo.</p>
<b>DGAC</b>	<b>7.5.1</b>	<p><b>7.5.1.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador . . .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Conceptos...</li> <li>b) Respuesta...</li> <li>c) Comunicación y coordinación con <del>les</del>el ATS</li> <li>d) Componentes...</li> <li>e) Ejecución...</li> </ul>	Se acepta comentario.	<p><b>7.5.1.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador . . .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Conceptos...</li> <li>b) Respuesta...</li> <li>c) Comunicación y coordinación con el ATS</li> <li>d) Componentes...</li> <li>e) Ejecución...</li> </ul>
<b>DGAC</b>	<b>7.6.1.</b>	<p><b>7.6.1.</b> La tripulación de vuelo de una aeronave equipada con ACAS, no debe iniciar ninguna maniobra evasiva por el único motivo de un TA, debe mantener una alerta continua mediante la información en las comunicaciones orales por radiotelefonía <del>del ATS</del>con el ATC, siempre que esto sea posible.</p>	Se acepta comentario.	<p><b>7.6.1.</b> La tripulación de vuelo de una aeronave equipada con ACAS, no debe iniciar ninguna maniobra evasiva por el único motivo de un TA, debe mantener una alerta continua mediante la información en las comunicaciones orales por radiotelefonía con el ATC, siempre que esto sea posible.</p>
<b>DGAC</b>	<b>7.6.2.</b>	<p><b>7.6.2.</b> Las aeronaves, estén o no dotadas con un sistema ACAS, deben ser provistas de ATS de acuerdo a la Clase de Espacio Aéreo que vuelen. En particular los procedimientos y/o disposiciones relativas a prevenir colisiones y a establecer una separación adecuada; así como de la información que se pueda proporcionar en relación con el tránsito en conflicto, así como de las posibles medidas de evasión, deben ser de acuerdo <del>a los ATS correspondientes</del>al ATC correspondiente, sin tener en cuenta la capacidad de la aeronave que dependa del sistema ACAS.</p>	Se acepta comentario.	<p><b>7.6.2.</b> Las aeronaves, estén o no dotadas con un sistema ACAS, deben ser provistas de ATS de acuerdo a la Clase de Espacio Aéreo que vuelen. En particular los procedimientos y/o disposiciones relativas a prevenir colisiones y a establecer una separación adecuada; así como de la información que se pueda proporcionar en relación con el tránsito en conflicto, así como de las posibles medidas de evasión, deben ser de acuerdo al ATC correspondiente, sin tener en cuenta la capacidad de la aeronave que dependa del sistema ACAS.</p>
<b>DGAC</b> <b>y</b> <b>Asociación</b> <b>Sindical de</b>	<b>7.6.3.</b>	<p><b>7.6.3.</b> Cuando el piloto haga del conocimiento al <del>ATS</del>ATC, a través de las comunicaciones orales por radiotelefonía, de la realización de una maniobra <del>de evasión</del> debido a un RA, el controlador no debe modificar la trayectoria de vuelo de la aeronave hasta confirmar por parte del piloto en el sentido de que éste, se atiene de nuevo a los términos de</p>	Se acepta comentario de DGAC.	<p><b>7.6.3.</b> Cuando el piloto haga del conocimiento al ATC, a través de las comunicaciones orales por radiotelefonía, de la realización de una maniobra de evasión debido a un RA, el controlador no debe modificar la trayectoria de vuelo de la aeronave hasta confirmar por parte del piloto en el sentido de que éste, se atiene de nuevo a</p>

<p><b>Pilotos Aviadores de México</b></p>		<p>las instrucciones vigentes <del>de los ATS</del>del ATC, pero debe continuar transmitiendo la información sobre el tránsito, según convenga.</p> <p><b>Comentario ASPAM:</b> <i>Modificar</i> "Cuando el piloto haga del conocimiento al ATS Controlador....." [Sic.]</p>	<p>Se acepta comentario de ASPAM.</p>	<p>los términos de las instrucciones vigentes del ATC, pero debe continuar transmitiendo la información sobre el tránsito, según convenga.</p>
<p><b>DGAC y Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México</b></p>	<p>7.6.4.</p>	<p>7.6.4. Cuando una aeronave se aparte de la instrucción dada en las comunicaciones orales por radiotelefonía por el <del>ATS</del>ATC, para cumplir con un RA, el controlador deja de asumir la responsabilidad para mantener la separación entre tal aeronave y cualquier otra aeronave afectada como consecuencia directa de la maniobra <u>de evasión</u> inducida por el RA. El controlador asume nuevamente la responsabilidad de mantener la separación para todas las aeronaves afectadas cuando:</p> <p><b>Comentario ASAP:</b> <i>Modificar</i> ".....instrucción dada en las comunicaciones orales por radiotelefonía por el ATS Controlador....." [Sic.]</p>	<p>Se acepta comentario de la DGAC.</p> <p>Se acepta comentario de ASAP.</p>	<p>7.6.4. Cuando una aeronave se aparte de la instrucción dada en las comunicaciones orales por radiotelefonía por el ATC, para cumplir con un RA, el controlador deja de asumir la responsabilidad para mantener la separación entre tal aeronave y cualquier otra aeronave afectada como consecuencia directa de la maniobra de evasión inducida por el RA. El controlador asume nuevamente la responsabilidad de mantener la separación para todas las aeronaves afectadas cuando:</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>7.6.5. a)</p>	<p>7.6.5. ...</p> <p>a) Los pilotos no deben realizar ninguna maniobra con sus aeronaves por el único motivo de recibir un TA (<del>Aviso de Tránsito</del>);</p> <p><b>NOTA 1.</b> El objetivo de los TA es alertar a los pilotos respecto a la posibilidad de un <del>aviso de resolución</del> (RA), aumentar su conocimiento de la situación y ayudar a la adquisición visual del tránsito con el que puedan entrar en conflicto. No obstante, es posible que el tránsito adquirido visualmente no sea el mismo que produce un TA. La percepción visual de un encuentro puede interpretarse erróneamente, en particular de noche.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p>7.6.5. ...</p> <p>a) Los pilotos no deben realizar ninguna maniobra con sus aeronaves por el único motivo de recibir un TA;</p> <p><b>NOTA 1.</b> El objetivo de los TA es alertar a los pilotos respecto a la posibilidad de un RA, aumentar su conocimiento de la situación y ayudar a la adquisición visual del tránsito con el que puedan entrar en conflicto. No obstante, es posible que el tránsito adquirido visualmente no sea el mismo que produce un TA. La percepción visual de un encuentro puede interpretarse erróneamente, en particular de noche.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>7.6.5. d)</p>	<p>7.6.5. ...</p> <p>d) Los pilotos que se desvíen de lo indicado en las instrucciones del Servicio de Tránsito Aéreo, para responder a un RA, deben volver lo más pronto posible, a cumplir con los términos e instrucciones del <del>ATS</del>ATC, una vez resuelto el conflicto deben comunicar a la dependencia ATS, tan pronto como les sea posible, las circunstancias de la desviación ejecutada, indicando en qué sentido se efectuó y cuándo terminó.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p>7.6.5. ...</p> <p>d) Los pilotos que se desvíen de lo indicado en las instrucciones del Servicio de Tránsito Aéreo, para responder a un RA, deben volver lo más pronto posible, a cumplir con los términos e instrucciones del ATC, una vez resuelto el conflicto deben comunicar a la dependencia ATS, tan pronto como les sea posible, las circunstancias de la desviación ejecutada, indicando en qué sentido se efectuó y cuándo terminó.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p>7.6.6.</p>	<p><u>7.6.6. Los pilotos de aeronaves equipadas con ACAS, deben considerar que, a fin de que el sistema proporcione un TA para alertar de un posible conflicto, la aeronave intrusa debe contar con un transpondedor activado en modo "A", "C" o "S", conforme a la normatividad aplicable que regule el uso dentro del espacio aéreo mexicano de equipo transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su</u></p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p>7.6.6. Los pilotos de aeronaves equipadas con ACAS, deben considerar que, a fin de que el sistema proporcione un TA para alertar de un posible conflicto, la aeronave intrusa debe contar con un transpondedor activado en modo "A", "C" o "S", conforme a la normatividad aplicable que regule el uso dentro del espacio aéreo mexicano de equipo transpondedor para aeronaves, así como los</p>

		<a href="#">instalación, especificaciones y procedimientos de operación.</a>		critérios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.
DGAC	7.6.7.	<p><del>7.6.7. Los pilotos de aeronaves que operen ACAS deben considerar que existe la posibilidad de que su sistema ACAS no detecte a posibles aeronaves intrusas que tengan desactivado su transpondedor, o que en la actualidad no se han apegado al proceso de autorización o convalidación para este sistema.</del></p> <p>7.6.7. 7-6-6 Los pilotos de aeronaves equipadas con ACAS, deben considerar que, a fin de que el sistema proporcione un RA para prevenir colisiones, la aeronave intrusa debe contar con un transpondedor activado en modo "C" o modo "S", conforme a la normatividad aplicable que regule el uso dentro del espacio aéreo mexicano de equipo transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.</p>	Se acepta comentario.	7.6.7. Los pilotos de aeronaves equipadas con ACAS, deben considerar que, a fin de que el sistema proporcione un RA para prevenir colisiones, la aeronave intrusa debe contar con un transpondedor activado en modo "C" o modo "S", conforme a la normatividad aplicable que regule el uso dentro del espacio aéreo mexicano de equipo transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.
CANAERO	7.7	<p>7.7 Fraseología</p> <p><b>Comentario:</b></p> <p><u>Especificar claramente la fraseología a aplicar. Lo mismo pasa en Inglés [Sic.]</u></p>	No se acepta comentario, debido a que la fraseología que se establece en el proyecto de NOM es derivada del Documento 4444 de la OACI, en el cual establece la fraseología que se debe utilizar para un evento ACAS.	N/A
Cap. Manuel Bustamante Rosas, Director de Operaciones, Servicios Integrales de Aviación, S.A. de C.V, y Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.	7.7.1.	<p>7.7.1. La fraseología que se utiliza para la notificación de maniobras en cumplimiento de un RA, es la siguiente.</p> <p>Al comienzo de una maniobra originada por un RA, el piloto debe reportar.</p>	<p>Se acepta comentario de OSIASA.</p> <p>Se acepta comentario de ASPAM.</p>	<p>7.7.1. La fraseología que se utiliza para la notificación de maniobras en cumplimiento de un RA, es la siguiente.</p> <p>Al comienzo de una maniobra originada por un RA, el piloto debe reportar.</p>

	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: RA ACAS/RA TCAS; ATC: RECIBIDO;</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA ACAS/RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS/ACAS; ATC: RECIBIDO</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: UNABLE, ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;</td> </tr> </table> <p><b>Comentario OSIASA:</b> <i>Recibí el proyecto de norma: Tengo una duda: Dice que el piloto dirá RA ACAS/TCAS, tendríamos que decir "Rá" / "Erre Ah" o "Resolución ACAS"?? En otras reglamentaciones se especifica claramente la fraseología a aplicar. Lo mismo pasa en Inglés. [Sic.]</i> <i>Como asunto final si bien sabemos que TCAS es un tipo de ACAS; a la fecha no conocemos otro y todos le decimos TCAS. Esto me lleva a no entender por qué no tomar el término utilizado y decir TCAS y no promover que prácticamente nadie utilice la fraseología exacta de la norma. [Sic.]</i></p> <p><b>Comentario ASPAM:</b> <i>Eliminar la frase RA ACAS/ y ACAS RA/ de la tabla "Al comienzo de una maniobra originada por un RA, el piloto debe reportar." [Sic.]</i> <i>Eliminar la frase RA ACAS/ y ACAS RA/ de la tabla "Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA ACAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador)." [Sic.]</i></p>	Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: RA ACAS/RA TCAS; ATC: RECIBIDO;	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;	Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);	Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);	Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA ACAS/RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS/ACAS; ATC: RECIBIDO	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: UNABLE, ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;		<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: RA TCAS; ATC: RECIBIDO;</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: TCAS RA; ATC: ROGER;</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):</td> </tr> <tr> <td><b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS; ATC: RECIBIDO</td> <td><b>Inglés.</b> Piloto: UNABLE, TCAS RA; ATC: ROGER;</td> </tr> </table>	Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: RA TCAS; ATC: RECIBIDO;	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: TCAS RA; ATC: ROGER;	Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);	Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);	Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):		<b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS; ATC: RECIBIDO	<b>Inglés.</b> Piloto: UNABLE, TCAS RA; ATC: ROGER;
Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: RA ACAS/RA TCAS; ATC: RECIBIDO;	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;																																		
Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);																																		
Después de cumplido un RA ACAS/TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);																																		
Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA ACAS/RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS/ACAS; ATC: RECIBIDO	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: UNABLE, ACAS RA/TCAS RA; ATC: ROGER;																																		
Después de que la tripulación de vuelo empiece a apartarse de la autorización o instrucción ATC para cumplir un aviso de resolución (RA) (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: RA TCAS; ATC: RECIBIDO;	<b>Inglés.</b> Piloto: En inglés: TCAS RA; ATC: ROGER;																																		
Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO, REGRESO A (autorización asignada); ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance); ATC: ROGER (or alternative instructions);																																		
Después de cumplido un RA TCAS y de reanudada la autorización o instrucción ATC asignada (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: CONFLICTO TERMINADO (autorización asignada) REANUDADA; ATC: RECIBIDO (o cambio de instrucción);	<b>Inglés.</b> Piloto: CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; ATC: ROGER (or alternative instructions);																																		
Después de recibir una autorización o instrucción contraria a un RA TCAS, la tripulación de vuelo cumplirá con el RA y notificará directamente al ATC (intercambio entre el piloto y el controlador):																																			
<b>Español.</b> Piloto: IMPOSIBLE, RA TCAS; ATC: RECIBIDO	<b>Inglés.</b> Piloto: UNABLE, TCAS RA; ATC: ROGER;																																		
<p><b>DGAC</b></p>	<p><b>7.8.3.</b></p>	<p>7.8.3. <del>El piloto al mando La tripulación de vuelo</del> de una aeronave puede, bajo su responsabilidad, desviarse de su posición, sólo en lo estrictamente necesario, para tomar una acción correctiva a un RA, siguiendo el procedimiento señalado en el numeral 7.8.4. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>7.8.3. El piloto al mando de una aeronave puede, bajo su responsabilidad, desviarse de su posición, sólo en lo estrictamente necesario, para tomar una acción correctiva a un RA, siguiendo el procedimiento señalado en el numeral 7.8.4. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>																																
<p><b>DGAC; Asociación</b></p>	<p><b>7.8.4.</b></p>	<p>7.8.4. Cuando <del>el piloto al mando una tripulación de vuelo</del> reciba un RA del ACAS, <del>ya sea para ascender o descender de su altitud asignada,</del> o</p>	<p>7.8.4. Cuando el piloto al mando reciba un RA del ACAS, o de otra manera el RA afecte alguna instrucción ATC, o cualquier</p>																																

<p><b>Sindical de Pilotos Aviadores de México;</b> <b>Cap. Manuel Bustamante Rosas, Director de Operaciones, Servicios Integrales de Aviación, S.A. de C.V.; y CANAERO</b></p>		<p>de otra manera el RA afecte alguna instrucción <b>ATS/ATC</b>, o cualquier maniobra en progreso, se debe transmitir al <b>ATS/ATC</b> la información cuando inicie la maniobra de evasión, o tan pronto como sea posible, utilizando la fraseología siguiente:</p> <p>"Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, <b>ascenso/descenso-ACAS-RA TCAS</b>".</p> <p>Ejemplos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Centro México, <b>Interjet-Viva</b> 2251, <b>ascenso-ACAS</b>--<b>RA TCAS (Resolución TCAS)</b>".</li> <li>2. "Centro Mazatlán, XC-SST, <b>descenso-ACAS</b>--<b>RA TCAS (Resolución TCAS)</b>".</li> </ol> <p><b>Comentario ASPAM:</b> <i>Modificar "Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, RA TCAS".</i> <i>Ejemplo:</i> <i>1. "Centro México, Interjet 2251, RA TCAS (RESOLUCIÓN TCAS)", [Sic.]</i></p> <p><b>Comentario OSIASA:</b> <i>También en otras reglamentaciones se evita el decir si la maniobra evasiva es ascenso o descenso pues al estar respondiendo a una resolución han existido errores. No en la maniobra que es muy obvia visualmente en el equipo a bordo sino en la identificación por parte del PM que es quien lleva las comunicaciones normalmente y haría la llamada a CTA esto referido a los ejemplos. [Sic.]</i></p> <p><b>Comentario CANAERO:</b> <i>En otras reglamentaciones se evita el decir si la maniobra evasiva es ascenso o descenso pues al estar respondiendo a una resolución han existido errores. No en la maniobra que es muy obvia visualmente en el equipo a bordo sino en la identificación por parte del PM que es quien lleva las comunicaciones normalmente y haría la llamada a CTA esto referido a los ejemplos.</i> <i>El TCAS es un tipo de ACAS: a la fecha no conocemos otro y todos le decimos TCAS. Esto lleva a no entender por qué no tomar el término utilizado y decir TCAS y no promover que prácticamente nadie utilice la fraseología exacta de la norma.</i> <i>7.8.4. Cuando una tripulación de vuelo reciba un RA del ACAS, ya sea para ascender o descender de su altitud asignada... [Sic.]</i></p>	<p>Se acepta comentario de ASPAM.</p> <p>Se acepta comentario de OSIASA.</p> <p>Se acepta comentario de CANAERO.</p>	<p>maniobra en progreso, se debe transmitir al ATC la información cuando inicie la maniobra de evasión, o tan pronto como sea posible, utilizando la fraseología siguiente:</p> <p>"Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, RA TCAS".</p> <p>Ejemplos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Centro México, Viva 2251, RA TCAS (Resolución TCAS)".</li> <li>2. "Centro Mazatlán, XC-SST, RA TCAS (Resolución TCAS)".</li> </ol>
<p><b>DGAC y Asociación Sindical de</b></p>	<p><b>7.8.5.</b></p>	<p><b>7.8.5.</b> Cuando se libre el conflicto, la tripulación de vuelo debe dar aviso al <b>ATS-C</b> de su retorno a la instrucción previa asignada por el <b>ATS-C</b>, o a una subsecuente instrucción corregida, utilizando la fraseología siguiente:</p>	<p>Se acepta comentario DGAC.</p> <p>No se acepta comentario ASPAM, debido a</p>	<p><b>7.8.5.</b> Cuando se libre el conflicto, la tripulación de vuelo debe dar aviso al ATC de su retorno a la instrucción previa asignada por el ATC, o a una subsecuente instrucción corregida, utilizando la fraseología siguiente:</p>

<p><b>Pilotos Aviadores de México</b></p>		<p>"Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, <del>libre del conflicto terminado, reasumiendo/regresando a la (autorizacióninstrucción-ATC- asignada)</del>".</p> <p>Ejemplo: "Centro México, Volaris 1009, <del>libre del conflicto terminado, reasumiendo/regresando a la (autorizacióninstrucción-ATC- asignada)</del>".</p> <p><b>Comentario ASPAM:</b> <u>Modificar</u> <u>Ejemplo:</u> <u>"Centro México, Volaris 1009, libre del conflicto, reasumiendo/regresando a 12.000 pies". [Sic.]</u></p>	<p>que colocar un nivel de vuelo en el ejemplo pudiera generar confusión.</p>	<p>"Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, conflicto terminado, regreso a (autorización- asignada)".</p> <p>Ejemplo: "Centro México, Volaris 1009, conflicto terminado, regreso a (autorización asignada)".</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p><b>8.1.</b></p>	<p><b>8.1.</b> La presente Norma Oficial Mexicana concuerda con el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Numeral 6.19., Anexo 6, Parte II, Capítulo 3, Numeral 3.6.9. y en el Anexo 10 Volumen IV, Capítulo 4, emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>8.1.</b> La presente Norma Oficial Mexicana concuerda con el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Numeral 6.19., Anexo 6, Parte II, Capítulo 3, Numeral 3.6.9. y en el Anexo 10 Volumen IV, Capítulo 4, emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional..</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p><b>9</b></p>	<p><b>9.</b> Bibliografía.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>9.</b> Bibliografía.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p><b>11.2.</b></p>	<p><b>11.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, será sujeto a evaluación de la conformidad, a través de la <del>verificación, autorización o convalidación</del> de la instalación del ACAS en las aeronaves de ala fija, la evaluación de sus características y la aceptación de los procedimientos implementados para el mantenimiento, la operación, así como de la inspección del sistema y su funcionamiento, de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>11.2.</b> El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, será sujeto a evaluación de la conformidad, a través de la verificación de la instalación del ACAS en las aeronaves de ala fija, la evaluación de sus características y la aceptación de los procedimientos implementados para el mantenimiento, la operación, así como de la inspección del sistema y su funcionamiento, de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana.</p>
<p><b>DGAC</b></p>	<p><b>11.3.</b></p>	<p><b>11.3.</b> Cuando el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo solicite <del>la formulación de la</del> evaluación de la conformidad, de acuerdo a <del>los numerales 6.1. o 6.2. de lo señalado en las especificaciones</del> de la presente Norma Oficial Mexicana, debe presentar físicamente o mediante vía electrónica, ante la Autoridad Aeronáutica una solicitud por escrito precisando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Lugar y fecha de emisión del escrito;</li> <li>b) Nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan la evaluación de la conformidad, en su caso el representante legal;</li> <li>c) Dirigido a la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Dirección General Adjunta de Aviación;</li> <li>d) <del>Un apartado donde se solicite la autorización o convalidación de la instalación del ACAS a través de cualquiera de los siguientes métodos:</del> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) <del>"Convalidación del Certificado de Tipo", otorgada a la Autoridad Aeronáutica certificadora de la aeronave;</del></li> </ul> </li> </ul>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>11.3.</b> Cuando el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo solicite la evaluación de la conformidad, de acuerdo a lo señalado en las especificaciones de la presente Norma Oficial Mexicana, debe presentar físicamente o mediante vía electrónica, ante la Autoridad Aeronáutica una solicitud por escrito precisando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Lugar y fecha de emisión del escrito;</li> <li>b) Nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan la evaluación de la conformidad, en su caso el representante legal;</li> <li>c) Dirigido a la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Dirección General Adjunta de Aviación;</li> <li>d) Los hechos o razones que dan motivo a la petición;</li> <li>e) Domicilio para recibir notificaciones;</li> <li>f) Nombre de la persona o personas facultadas para recibir notificaciones, y</li> </ul>

		<p><del>en cumplimiento con el numeral 6.1. de la presente Norma Oficial Mexicana;</del></p> <p><del>ii) "Autorización de Estudio técnico", en cumplimiento con el numeral 6.2.1. de la presente Norma Oficial Mexicana;</del></p> <p><del>iii) "Convalidación del Certificado de Tipo Suplementario (STC)", en cumplimiento con el numeral 6.2.2. de la presente Norma Oficial Mexicana, o</del></p> <p><del>iv) "Aplicación del boletín de servicio", en cumplimiento con el numeral 6.2.3. de la presente Norma Oficial Mexicana.</del></p> <p>e) Los hechos o razones que dan motivo a la petición;</p> <p>f) Domicilio para recibir notificaciones;</p> <p>g) Nombre de la persona o personas facultadas para recibir notificaciones, y</p> <p>h) Firma del interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se debe imprimir su huella digital.</p> <p>Fundamento jurídico: 15 y 15-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>		<p>g) Firma del interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se debe imprimir su huella digital.</p> <p>Fundamento jurídico: 15 y 15-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>
<p>DGAC</p>	<p>11.4.</p>	<p><del>11.4. Con el mencionado escrito, de conformidad al <u>Adjunto al escrito mencionado en el</u> numeral 11.3. de la presente Norma Oficial Mexicana, el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe presentar lo siguiente para:</del></p> <p>a) <del>"La acreditación a través de los listados de componentes instalados por el fabricante de la aeronave, Certificado de Tipo":</del></p> <p>i) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 certificada), conforme al artículo 19 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;</p> <p>ii) <del>Solicitud para certificar la instalación del equipo, descrito en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, y</del></p> <p>iii) <del>Listado expedido por el fabricante durante el proceso de entrega de la aeronave.</del></p> <p>b) <del>"La autorización del estudio técnico":</del></p> <p>i) <del>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 certificada);</del></p> <p>ii) <del>Solicitud para certificar la instalación del equipo, descrito en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma</del></p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p>11.4. Adjunto al escrito mencionado en el numeral 11.3. de la presente Norma Oficial Mexicana, el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo debe presentar lo siguiente:</p> <p>a) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 certificada), conforme al artículo 19 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;</p> <p>b) Documento que deberá ser nombrado como "Declaratoria de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019" en el que se describa la forma y/o método de cumplimiento de cada una de las disposiciones indicadas en los numerales 4. a 8., integrando toda la información y documentos que justifiquen la forma y método de cumplimiento y, en su caso, señalar las referencias a manuales, catálogos, libros de bitácora, historial de mantenimiento de la aeronave, planes y programas de capacitación, manual general de operaciones, manual general de mantenimiento, programa de mantenimiento, Lista de Equipo Mínimo, Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, Aprobaciones o Autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica, entre otros recursos, que justifiquen plenamente el requerimiento de la presente</p>

		<p><del>Oficial Mexicana;</del></p> <p><del>iii) —La documentación de ingeniería de la instalación del ACAS a que se refiere el numeral 6.2.4</del></p> <p><u>b) Documento que deberá ser nombrado como "Declaratoria de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019" en el que se describa la forma y/o método de cumplimiento de cada una de las disposiciones indicadas en los numerales 4. a 8., integrando toda la información y documentos que justifiquen la forma y método de cumplimiento y, en su caso, señalar las referencias a manuales, catálogos, libros de bitácora, historial de mantenimiento de la aeronave, planes y programas de capacitación, manual general de operaciones, manual general de mantenimiento, programa de mantenimiento, Lista de Equipo Mínimo, Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, Aprobaciones o Autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica, entre otros recursos, que justifiquen plenamente el requerimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. La documentación que no pueda ser adjuntada a la solicitud por considerarse indispensable para la operación de la aeronave o de la empresa, se deberá clasificar e identificar como "Evaluable en sitio exclusivamente", especificando que tipo de documento y a que numeral de la presente Norma Oficial Mexicana da cumplimiento. El Apéndice "B" Normativo muestra el formato</u></p>		<p>Norma Oficial Mexicana. La documentación que no pueda ser adjuntada a la solicitud por considerarse indispensable para la operación de la aeronave o de la empresa, se deberá clasificar e identificar como "Evaluable en sitio exclusivamente", especificando que tipo de documento y a que numeral de la presente Norma Oficial Mexicana da cumplimiento. El Apéndice "B" Normativo muestra el formato a utilizar para la declaratoria de cumplimiento y ejemplos de la misma</p> <p>c) Señalar las fechas sugeridas para practicar las visitas de verificación en las cuales se disponga de toda la información que acredite el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana y poder realizar la evaluación de la conformidad por parte de la Autoridad Aeronáutica.</p>
		<p><u>a utilizar para la declaratoria de cumplimiento y ejemplos de la misma;</u></p> <p><del>e) —Señalar las fechas sugeridas para estudio técnico, de la presente Norma Oficial Mexicana, a continuación, listada:</del></p> <p><del>1. — Planos, diagramas y especificaciones de la ubicación del ACAS y sus componentes;</del></p> <p><del>2. — Diagramas eléctricos, con su correspondiente análisis de cargas;</del></p> <p><del>3. — Justificación técnica de la modificación a la aeronave (panel de instrumentos, cableado, entre otros);</del></p> <p><del>4. — Suplemento del Manual de Vuelo;</del></p> <p><del>5. — Revisión del programa de mantenimiento de la aeronave y del Manual General de Mantenimiento;</del></p> <p><del>6. — Revisión de la Lista de Equipo Mínimo de la aeronave;</del></p> <p><del>7. — Guía de pruebas, y</del></p> <p><del>8. — Revisión del Manual General de Operaciones.</del></p> <p><del>e) —"La instalación a través de un del Certificado Tipo Suplementario (STC)";</del></p>		

		<p><del>i) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 certificada);</del></p> <p><del>ii) Solicitud para certificar la instalación del equipo, descrito en el Apéndice "B" Normativo practicar las visitas de verificación en las cuales se disponga de toda la información que acredite el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana;</del></p> <p><del>iii) La documentación de ingeniería de la instalación del ACAS a que se refiere el numeral 6.2.2 para STC, de y poder realizar la presente Norma Oficial Mexicana:</del></p> <p><del>1. Suplemento del Manual de Vuelo.</del></p> <p><del>2. Revisión del programa de mantenimiento y evaluación de la aeronave y del Manual General de Mantenimiento.</del></p> <p><del>3. Revisión conformidad por parte de la Lista de Equipo Mínimo de la aeronave.</del></p> <p><del>4. Guía de pruebas.</del></p> <p><del>5. Revisión del Manual General de Operaciones.</del></p> <p><del>iv) La carta de derecho del propietario de la modificación</del></p> <p><del>d) "La aplicación de un boletín de servicio":</del></p> <p><del>i) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 certificada);</del></p> <p><del>ii) Solicitud para certificar la instalación del equipo, descrito en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma</del></p>		
		<p>Oficial Mexicana, y</p> <p><del>iii) La documentación de ingeniería de la instalación del ACAS a que se refiere el numeral 6.2.3 para boletín de servicio, de la presente Norma Oficial Mexicana:</del></p> <p><del>1. Suplemento del Manual de Vuelo;</del></p> <p><del>2. Revisión del programa de mantenimiento de la aeronave y del Manual General de Mantenimiento;</del></p> <p><del>3. Revisión de la Lista de Equipo Mínimo de la aeronave;</del></p> <p><del>4. Guía de pruebas, y</del></p> <p><del>5. Revisión del Manual General de Operaciones Autoridad Aeronáutica.</del></p> <p><u>c) Señalar las fechas sugeridas para practicar las visitas de verificación en las cuales se disponga de toda la información que acredite el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana y poder realizar la evaluación de la conformidad por parte de la Autoridad Aeronáutica.</u></p>		
DGAC	11.5.	<u>11.5. La declaratoria de cumplimiento requerida en este procedimiento de evaluación de la conformidad debe mantenerse en el expediente del concesionario, permisionario u operador aéreo como parte de los</u>	Se acepta comentario.	<u>11.5. La declaratoria de cumplimiento requerida en este procedimiento de evaluación de la conformidad debe mantenerse en el expediente del concesionario, permisionario u operador</u>

		<a href="#">registros sujetos a verificación periódica que al efecto programe la autoridad aeronáutica en los programas de verificaciones técnico administrativas o conforme a lo dispuesto en los artículos 97 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización,191 y 193 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil en vigor.</a>		aéreo como parte de los registros sujetos a verificación periódica que al efecto programe la autoridad aeronáutica en los programas de verificaciones técnico administrativas o conforme a lo dispuesto en los artículos 97 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización,191 y 193 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil en vigor.
<b>DGAC</b>	<b>11.6.</b>	<a href="#">11.6. La declaratoria de cumplimiento requerida en este procedimiento de evaluación de la conformidad puede ser actualizada a criterio y opinión del concesionario, permisionario u operador aéreo en el momento que estime conveniente por cambios en las referencias o documentos que sirvieron de soporte para acreditar cada uno de los requerimientos de los numerales de la presente Norma Oficial Mexicana; sin embargo la declaratoria de cumplimiento debe ser actualizada obligatoriamente cuando por motivos de evaluación de la conformidad de esta Norma, se practiquen visitas verificación y/o vigilancia conforme a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Ley de Aviación Civil y sus respectivos Reglamentos y la declaratoria de cumplimiento contenga datos o referencias obsoletos o inexistentes.</a>	Se acepta comentario.	<b>11.6.</b> La declaratoria de cumplimiento requerida en este procedimiento de evaluación de la conformidad puede ser actualizada a criterio y opinión del concesionario, permisionario u operador aéreo en el momento que estime conveniente por cambios en las referencias o documentos que sirvieron de soporte para acreditar cada uno de los requerimientos de los numerales de la presente Norma Oficial Mexicana; sin embargo la declaratoria de cumplimiento debe ser actualizada obligatoriamente cuando por motivos de evaluación de la conformidad de esta Norma, se practiquen visitas verificación y/o vigilancia conforme a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Ley de Aviación Civil y sus respectivos Reglamentos y la declaratoria de cumplimiento contenga datos o referencias obsoletos o inexistentes.
<b>DGAC</b>	<b>11.7.</b>	<b>11.7. 11.5.</b> Recibida la solicitud completa, la Autoridad Aeronáutica debe resolver la solicitud dentro del plazo que se establece en el numeral 11.6., a efecto de que se realicen la verificación y evaluación de la conformidad con el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.	Se acepta comentario.	<b>11.7.</b> Recibida la solicitud completa, la Autoridad Aeronáutica debe resolver la solicitud dentro del plazo que se establece en el numeral 11.6., a efecto de que se realicen la verificación y evaluación de la conformidad con el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.
<b>DGAC</b>	<b>11.8.</b>	<b>11.8. 11.6</b> 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, la Autoridad no ha respondido, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo al promovente. Fundamento jurídico: Artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. En caso de ser necesario la Autoridad cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante. Asimismo, el promovente cuenta con 10 días hábiles contados a partir de que haya surtido efecto la notificación para subsanar dichas omisiones; transcurrido el plazo correspondiente sin desahogar la prevención, se desechará el trámite.	Se acepta comentario.	<b>11.8.</b> 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, la Autoridad no ha respondido, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo al promovente. Fundamento jurídico: Artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. En caso de ser necesario la Autoridad cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante. Asimismo, el promovente cuenta con 10 días hábiles contados a partir de que haya surtido efecto la notificación para subsanar dichas omisiones; transcurrido el plazo correspondiente sin desahogar la prevención, se desechará el trámite.
<b>DGAC</b>	<b>12</b>	<b>12.</b> Vigencia, ... Ciudad de México, a <b>23-XX</b> de <b>abrilXXXX</b> de <b>2018XX</b> .	Se acepta comentario.	<b>12.</b> Vigencia. ... Ciudad de México, a <b>XX</b> de <b>XXXX</b> de <b>20XX</b> .

<p>DGAC</p>	<p>Apéndice "A"</p>	<p><b>FORMATO DE REPORTE DE EVENTOS ACAS</b></p> <p>LOGOTIPO DE LA EMPRESA (1)</p> <p>FORMATO DE REPORTE DE EVENTOS ACAS</p> <p>NOMBRE: (2) TÍTULO: (3) EMPRESA: (4)</p> <p>Fecha y hora del evento: (5) Asistencia: (6) Origen: (7)</p> <p>Fecha de vuelo: (8) Asistencia: (9) Solicitud del ATA: (10) RA: (11) Otro: (12)</p> <p>Datos TA: Abitaculación del instructivo: (13) País: (14) Posición: (15) Hora: (16)</p> <p>Nombre aeronave: Aislado: (17) País: (18) Posición: (19) U (20) O (21) (22)</p> <p>Datos RA: Abitaculación del instructivo: (23) País: (24) Posición: (25) Hora: (26)</p> <p>Tipo de RA emitido: (27) RA emitido: (28) Emitido por el ACAS: (29) Otro elemento: (30)</p> <p>Durante el conflicto indicar la secuencia en la que se suscitaron los eventos que a continuación se mencionan: (Por ejemplo: Primer evento - 1, Segundo evento - 2, etc.)</p> <p>Notificación del ATA: (31) TA: (32) RA: (33) Contacto vía: (34)</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p>LOGOTIPO DE LA EMPRESA (1)</p> <p>FORMATO DE REPORTE DE EVENTOS ACAS</p> <p>NOMBRE: (2) TÍTULO: (3) EMPRESA: (4)</p> <p>Fecha y hora del evento: (5) Asistencia: (6) Origen: (7)</p> <p>Fecha de vuelo: (8) Asistencia: (9) Solicitud del ATA: (10) RA: (11) Otro: (12)</p> <p>Datos TA: Abitaculación del instructivo: (13) País: (14) Posición: (15) Hora: (16)</p> <p>Nombre aeronave: Aislado: (17) País: (18) Posición: (19) U (20) O (21) (22)</p> <p>Datos RA: Abitaculación del instructivo: (23) País: (24) Posición: (25) Hora: (26)</p> <p>Tipo de RA emitido: (27) RA emitido: (28) Emitido por el ACAS: (29) Otro elemento: (30)</p> <p>Durante el conflicto indicar la secuencia en la que se suscitaron los eventos que a continuación se mencionan: (Por ejemplo: Primer evento - 1, Segundo evento - 2, etc.)</p> <p>Notificación del ATA: (31) TA: (32) RA: (33) Contacto vía: (34)</p> <p><b>FORMATO DE REPORTE DE EVENTOS ACAS</b></p>
<p>DGAC</p>	<p>Apéndice "A"</p>	<p><b>FORMATO DE REPORTE DE EVENTO ACAS</b> <b>(INSTRUCTIVO DE LLENADO Y PRESENTACIÓN)</b></p> <p><b>a) Consideraciones generales para el llenado del formato de reporte de evento ACAS.</b></p> <p>El formato debe llenarse en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible.</p> <p>Usar tinta, preferiblemente de color negro.</p> <p>No se admiten tachaduras o enmendaduras.</p> <p>Debe llenarse en su totalidad, de lo contrario no será recibido, debiendo considerar la siguiente guía de llenado:</p> <p><b>Casilla 1:</b> ...</p> <p><b>Casilla 4:</b> Anotar claramente el <a href="#">email fax</a> de la empresa.</p> <p><b>Casilla 5:</b> Anotar claramente la fecha y hora en que ocurrió el evento ACAS.</p> <p><b>Casilla 6:</b> Anotar claramente la <a href="#">matrícula de la aeronave</a> <a href="#">aerolínea</a> y <a href="#">número de vuelo</a> involucrada en el evento ACAS.</p>	<p>Se acepta comentario.</p>	<p><b>FORMATO DE REPORTE DE EVENTO ACAS</b> <b>(INSTRUCTIVO DE LLENADO Y PRESENTACIÓN)</b></p> <p><b>a) Consideraciones generales para el llenado del formato de reporte de evento ACAS.</b></p> <p>El formato debe llenarse en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible.</p> <p>Usar tinta, preferiblemente de color negro.</p> <p>No se admiten tachaduras o enmendaduras.</p> <p>Debe llenarse en su totalidad, de lo contrario no será recibido, debiendo considerar la siguiente guía de llenado:</p> <p><b>Casilla 1:</b> ...</p> <p><b>Casilla 4:</b> Anotar claramente el email de la empresa.</p> <p><b>Casilla 5:</b> Anotar claramente la fecha y hora en que ocurrió el evento ACAS.</p> <p><b>Casilla 6:</b> Anotar claramente la matrícula de la aeronave involucrada en el evento ACAS.</p>

	<p><b>Casilla 7:</b> ...</p> <p><b>Casilla 14:</b> Anotar la altitud de la aeronave <del>de la empresa</del> en pies.</p> <p><b>Casilla 15</b> Anotar la posición respecto del VOR.</p> <p>...</p> <p><b>b) Presentación del reporte:</b></p> <p>Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p>Se debe presentar el formato debidamente elaborado ante la Comandancia del aeropuerto más cercano y enviar de forma electrónica a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, <u>dirigido al Ing. Armando Constantino Tercero, al</u> correo <a href="mailto:jconstan@sct.gob.mx">jconstan@sct.gob.mx</a>.</p>		<p><b>Casilla 7:</b> ...</p> <p><b>Casilla 14:</b> Anotar la altitud de la aeronave en pies.</p> <p><b>Casilla 15</b> Anotar la posición respecto del VOR.</p> <p>...</p> <p><b>b) Presentación del reporte:</b></p> <p>Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p>Se debe presentar el formato debidamente elaborado ante la Comandancia del aeropuerto más cercano y enviar de forma electrónica a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, dirigido al Ing. Armando Constantino Tercero, correo <a href="mailto:jconstan@sct.gob.mx">jconstan@sct.gob.mx</a>.</p>
--	---	--	--

<p>DGAC</p>	<p>Apéndice "B"</p>	<p><b>APÉNDICE "B" NORMATIVO</b></p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>SOLICITUD PARA CERTIFICAR LA INSTALACIÓN DEL EQUIPO</b></p> <p style="text-align: center;">FECHA: (1) ____/____/____ (2) ____/____/____ (3) ____/____/____</p> <hr/> <p><b>INSTALACIÓN A CERTIFICAR (4)</b></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>SEI:</td> <td>OPDM:</td> <td>OPAS:</td> <td>ACAS:</td> </tr> <tr> <td>CVR:</td> <td>FOR:</td> <td>HF:</td> <td>VHF:</td> </tr> <tr> <td>SPS:</td> <td>OTRO:</td> <td>ESPECIFIQUE (5):</td> <td></td> </tr> </table> <hr/> <p><b>INFORMACIÓN DEL EQUIPO:</b></p> <p>MARCA: (6) _____</p> <p>MODELO: (7) _____</p> <p>NÚMERO DE PARTE: (8) _____</p> <p>NÚMERO DE SERIE: (9) _____</p> <hr/> <p><b>INFORMACIÓN DE LA AERONAVE:</b></p> <p>MARCA: (10) _____ MODELO: (11) _____</p> <p>MATRÍCULA: (12) _____ NÚMERO DE SERIE: (13) _____</p> <p>NACIONALIDAD: (14) _____</p> <hr/> <p><b>DOCUMENTACIÓN QUE PRESENTA EN COPIA SIMPLE (15)</b></p> <p>LISTA DE FABRICANTE: _____ FORMA FAA 817 _____ FORMA DGAC 88 _____</p> <p>OTRO: _____ ESPECIFIQUE: (16) _____</p> <hr/> <p><b>INFORMACIÓN DEL POSSEEDOR:</b></p> <p>PERSONA FÍSICA (17) _____ PERSONA MORAL (18) _____</p> <p>NOMBRE DEL POSSEEDOR / RAZÓN SOCIAL COMPLETO: (19) _____</p> <p>DIRECCIÓN: (20) _____</p> <p>CUIDAD: (21) _____ ESTADO: (22) _____ CÓDIGO POSTAL: (23) _____</p> <p>TELÉFONO: (24) _____ CORREO ELECTRÓNICO: (25) _____</p> <hr/> <p><b>SERVICIO AL QUE ESTA DESTINADO: (26)</b></p> <p>TAXI AEREO: _____ COMERCIAL: _____ CAROLERO: _____</p> <p>PRIVADO: _____ GOBIERNAMENTAL: _____ OTRO: _____</p> <p>ESPECIFIQUE (27): _____</p> <hr/> <p style="text-align: center;">_____ NOMBRE Y FIRMA DEL PROMOTOR</p> </div> <p style="color: red; font-weight: bold;">Nota: Se debe llenar una solicitud por cada instalación de equipo que se certifique</p>	SEI:	OPDM:	OPAS:	ACAS:	CVR:	FOR:	HF:	VHF:	SPS:	OTRO:	ESPECIFIQUE (5):		<p>Se acepta comentario.</p>	<p style="text-align: center;"><b>APÉNDICE "B" NORMATIVO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>FORMATO DE DECLARATORIA DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019</b></p> <p><b>B.1.</b> El presente Apéndice Normativo señala la forma y método de elaboración e integración de una declaratoria de cumplimiento con relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, la cual deberá considerar la operación particular propuesta del Concesionario, Permissionario u Operador Aéreo y de las características y/o especificaciones de la aeronave. Cada numeral o sección que sean relevantes y aplicables a la operación propuesta, deberá ser identificada y acompañada por una breve descripción, o de preferencia de una referencia específica a algún manual u otro documento como se señala en el inciso b) del numeral 11.4.; la descripción breve, o referencia según sea el caso, debe describir el método de cumplimiento para cada disposición listada.</p> <p><b>B.2.</b> Si el método preciso de cumplimiento no ha sido desarrollado al momento de la solicitud formal en un proceso de otorgamiento del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), el cual es sólo para el caso de Concesionarios o Permissionarios, se presentará una declaratoria inicial de cumplimiento y, bastará con indicar la fecha en que esta información será proporcionada a la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando el tiempo propuesto en que se presente para su cumplimiento, sea dentro de un periodo que abarque después de haber sido practicada la visita de verificación para la evaluación de la conformidad, conforme se señala en el numeral 11.5., pero no antes de obtener el dictamen de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana referida.</p> <p><b>B.3.</b> Si el método preciso de cumplimiento no ha sido desarrollado al momento de la solicitud de un Operador Aéreo, se presentará una declaratoria inicial de cumplimiento y, bastará con indicar la fecha en que esta información será proporcionada a la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando el tiempo propuesto en que se presente para su cumplimiento, sea dentro de un periodo que abarque después de haber sido practicada la visita de verificación para la evaluación de la conformidad, conforme se señala en el numeral 11.5., pero no antes de obtener el dictamen de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana referida.</p> <p><b>B.4.</b> Los Concesionarios, Permissionarios u Operadores Aéreos deben presentar una declaratoria inicial de cumplimiento si alguno de los requerimientos de la Norma Oficial Mexicana se cumplen de manera parcial o aún no se cumplen y se tiene una fecha en la que la información será proporcionada; al haber presentado toda la documentación y/o cumplir con todas las disposiciones señaladas en esta Norma Oficial Mexicana, se debe presentar la declaratoria final de cumplimiento que señale de</p>
		SEI:	OPDM:	OPAS:	ACAS:											
CVR:	FOR:	HF:	VHF:													
SPS:	OTRO:	ESPECIFIQUE (5):														

	<p style="text-align: center;"><del><b>SOLICITUD PARA CERTIFICAR LA INSTALACIÓN DEL EQUIPO</b></del></p> <p style="text-align: center;"><del><b>(INSTRUCTIVO DE LLENADO Y PRESENTACIÓN)</b></del></p> <p style="text-align: center;"><del>a) Consideraciones generales para el llenado de la solicitud para certificar la instalación del equipo:</del></p> <p><del>La solicitud debe llenarse en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible.</del></p> <p><del>Usar tinta, preferiblemente de color negro.</del></p> <p><del>No se admiten tachaduras o enmendaduras.</del></p> <p><del>Debe presentarse en original.</del></p> <p><del>Debe llenarse en su totalidad, de lo contrario no será recibido, debiendo considerar la siguiente guía de llenado:</del></p> <p><del><b>Casilla 1:</b> Anotar claramente el día del mes en que se formula la solicitud.</del></p> <p><del><b>Casilla 2:</b> Anotar claramente el mes en que se formula la solicitud.</del></p> <p><del><b>Casilla 3:</b> Anotar claramente el año en que se formula la solicitud.</del></p> <p><del>Casilla 4: Indicar con una "X" dentro del recuadro, la opción del equipo que se desea certificar su instalación.</del></p> <p><del><b>Casilla 5:</b> En caso de que se haya seleccionado la opción "otro" de la casilla 4, se debe describir el equipo diferente a los que se muestran en el formato.</del></p> <p><del><b>Casilla 6:</b> Anotar claramente la marca del equipo que se instaló.</del></p> <p><del><b>Casilla 7:</b> Anotar claramente el modelo del equipo que se instaló.</del></p> <p><del><b>Casilla 8:</b> Anotar claramente el número de parte del equipo que se instaló.</del></p> <p><del><b>Casilla 9:</b> Anotar claramente y por única ocasión el número de serie del equipo que se instaló, en caso de no contar con el número de parte.</del></p> <p><del><b>Casilla 10:</b> Anotar claramente la marca de la aeronave en la que se instaló el equipo.</del></p> <p><del><b>Casilla 11:</b> Anotar claramente el modelo de la aeronave en la que se instaló el equipo.</del></p> <p><del><b>Casilla 12:</b> Anotar claramente la matrícula de la aeronave en la que se instaló el equipo, de no contar con matrícula asignada, anotar la leyenda "matrícula en proceso de asignación".</del></p> <p><del><b>Casilla 13:</b> Anotar claramente el número de serie de la aeronave en la que se instaló el equipo.</del></p> <p><del><b>Casilla 14:</b> Anotar claramente la nacionalidad de la aeronave en la que se instaló el equipo.</del></p> <p><del><b>Casilla 15:</b> Indicar con una "X" dentro del recuadro, la opción de la documentación que presenta en copia simple para avalar la</del></p>		<p>manera total el cumplimiento de esta Norma. Para el caso de Permisarios extranjeros de transporte aéreo que pretendan operar en territorio nacional, deben presentar la declaración final de cumplimiento con todos los numerales aplicables completamente desarrollados.</p> <p><b>B.5.</b> A continuación se tienen algunos ejemplos de cómo manifestar las disposiciones normativas en la declaratoria inicial del cumplimiento.</p> <p><b>EJEMPLO 1.</b></p> <p>Declaratoria de cumplimiento - Método de cumplimiento no desarrollado al momento de la solicitud.</p> <p>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 7.4.1. Manual General de Mantenimiento.- Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema ACAS, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre aeronaves.</p> <p>- Estos criterios está actualmente en desarrollo y se someterán para su consideración en (indicar la fecha).</p> <p><b>EJEMPLO 2.</b></p> <p>Declaratoria de Cumplimiento - Método de cumplimiento completamente desarrollado.</p> <p>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.</p> <p>- Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia (indicar número de Oficio), de fecha (indicar la fecha del Oficio);</p> <p>- Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0, desde la fabricación de la aeronave (se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al propietario). Véase Anexo 3 a esta declaratoria.</p> <p>(Presentación ideal).</p> <p><b>EJEMPLO 3. Declaratoria de cumplimiento.</b></p> <p>Declaratoria de Cumplimiento – Método de cumplimiento completamente desarrollado.</p> <p>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 7.1. Procedimientos de operación del ACAS.</p> <p>El [Concesionario, Permisario u Operador Aéreo] instruye al piloto al mando en los requisitos y métodos para el llenado del formato de reporte ACAS. El piloto al mando es instruido para revisar el libro de bitácora, hacer las anotaciones respectivas del evento ACAS, así como del llenado del formulario de evento ACAS de la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, de los</p>
--	---	--	--

	<p>autorización o convalidación de la instalación del equipo.</p> <p><b>Casilla 16:</b> En caso de que se haya seleccionado la opción "otro" de la casilla 15, describir cuál es la documentación que se presenta para avalar la autorización o convalidación de la instalación del equipo.</p> <p><b>Casilla 17:</b> Indicar con una "X" dentro del recuadro, si el poseedor es persona física.</p> <p><b>Casilla 18:</b> Indicar con una "X" dentro del recuadro, si el poseedor es persona moral.</p> <p><b>Casilla 19:</b> Anotar claramente el nombre o razón social, completo del poseedor.</p> <p><b>Casilla 20:</b> Anotar claramente la dirección completa del poseedor.</p> <p><b>Casilla 21:</b> Anotar claramente la Ciudad.</p> <p><b>Casilla 22:</b> Anotar claramente el Estado.</p> <p><b>Casilla 23:</b> Anotar claramente el Código Postal.</p> <p><b>Casilla 24:</b> Anotar claramente el número telefónico del poseedor.</p> <p><b>Casilla 25:</b> Anotar claramente el correo electrónico del poseedor.</p> <p><b>Casilla 26:</b> Indicar con una "X" dentro del recuadro, la opción del servicio al que está destinado la aeronave.</p> <p><b>Casilla 27:</b> En caso de que se haya seleccionado la opción "otro" de la casilla 26, describir cuál es el servicio al que está destinado la aeronave.</p> <p><b>Casilla 28:</b> Indicar el nombre completo del promovente del trámite, así como la firma del mismo.</p> <p><b>b) — Presentación del trámite:</b> Se debe presentar en la Dirección de Ingeniería, Normas y Certificación: Boulevard Adolfo López Mateos número 1990, Segundo Piso, Col. Los Alpes Tlacoapac, Ciudad de México. Horario de atención: De 9:00 a 14:00 horas, de lunes a viernes.</p> <p><b>c) — Justificación del trámite:</b> Procedimiento de evaluación de la conformidad señalado en el numeral 11., de la presente Norma Oficial Mexicana. Documentos anexos:</p> <p><b>d) — Número telefónico y correo electrónico para consultas del trámite:</b> Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Aeronáutica Civil Dirección Ingeniería, Normas y Certificación Boulevard Adolfo López Mateos número 1990, Segundo 2, Col. Los Alpes Tlacoapac, C.P. 01010, Ciudad de México.</p>		<p>requerimientos y/o notificaciones a SENEAM [al proveedor de los servicios a la navegación en el espacio aéreo correspondiente, en operaciones en el extranjero] sobre el evento ACAS así como de su presentación ante la Autoridad Aeronáutica. Cuando el piloto presuma de condiciones anormales de operación del sistema ACAS, que comprometan la aeronavegabilidad de la aeronave con base a la verificación de cada anotación previa hecha en dicha bitácora asentará el reporte respectivo. El manual general de mantenimiento en la sección [señalar sección] se instruye al personal de mantenimiento acerca del requerimiento de registrar todas las discrepancias encontradas durante la inspección pre-vuelo y en otros tipos de verificación.</p> <p><b>B.6.</b> Para efectos de una mejor elaboración de esta declaratoria de cumplimiento por el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo y una ágil revisión por parte de la autoridad aeronáutica, se recomienda presentarla en forma de tabla, la cual se muestra a continuación utilizando los mismos ejemplos:</p> <p><b>Declaratoria [inicial o final] de cumplimiento Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019.</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1373 712 1514 735">Numeral de la NOM</th> <th data-bbox="1514 712 1682 735">Método de cumplimiento</th> <th data-bbox="1682 712 1898 735">Descripción del cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1373 735 1514 758">.....</td> <td data-bbox="1514 735 1682 758">.....</td> <td data-bbox="1682 735 1898 758">.....</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1373 758 1514 920">7.4.1. Manual General de Mantenimiento - Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema ACAS, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre aeronaves.</td> <td data-bbox="1514 758 1682 920"><b>No desarrollado</b> al momento de la solicitud [solicitud formal de AOC] [evaluación de conformidad de operador aéreo]</td> <td data-bbox="1682 758 1898 920">- Estos criterios está actualmente en desarrollo y se someterán para su consideración en (indicar la fecha)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1373 920 1514 1131">4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.</td> <td data-bbox="1514 920 1682 1131"><b>Completamente desarrollado.</b></td> <td data-bbox="1682 920 1898 1131">- Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia (indicar número de Oficio), de fecha (indicar la fecha del Oficio);  - Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0, desde la fabricación de la aeronave (se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al propietario). Véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1373 1131 1514 1154">.....</td> <td data-bbox="1514 1131 1682 1154">.....</td> <td data-bbox="1682 1131 1898 1154">.....</td> </tr> </tbody> </table>	Numeral de la NOM	Método de cumplimiento	Descripción del cumplimiento	.....	.....	.....	7.4.1. Manual General de Mantenimiento - Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema ACAS, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre aeronaves.	<b>No desarrollado</b> al momento de la solicitud [solicitud formal de AOC] [evaluación de conformidad de operador aéreo]	- Estos criterios está actualmente en desarrollo y se someterán para su consideración en (indicar la fecha)	4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.	<b>Completamente desarrollado.</b>	- Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia (indicar número de Oficio), de fecha (indicar la fecha del Oficio);  - Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0, desde la fabricación de la aeronave (se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al propietario). Véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)	.....	.....	.....
Numeral de la NOM	Método de cumplimiento	Descripción del cumplimiento																
.....	.....	.....																
7.4.1. Manual General de Mantenimiento - Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema ACAS, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre aeronaves.	<b>No desarrollado</b> al momento de la solicitud [solicitud formal de AOC] [evaluación de conformidad de operador aéreo]	- Estos criterios está actualmente en desarrollo y se someterán para su consideración en (indicar la fecha)																
4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.	<b>Completamente desarrollado.</b>	- Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia (indicar número de Oficio), de fecha (indicar la fecha del Oficio);  - Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0, desde la fabricación de la aeronave (se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al propietario). Véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)																
.....	.....	.....																

		<p>Horario de atención: De 9:00 a 14:00 horas, de lunes a viernes.                  Teléfono: 57 23 93 00 Ext. 18073                  Correo electrónico: rramirem@sct.gob.mx.</p> <p><b>FORMATO DE DECLARATORIA DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019</b></p> <p><b>B.1.</b> El presente Apéndice Normativo señala la forma y método de elaboración e integración de una declaratoria de cumplimiento con relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, la cual deberá considerar la operación particular propuesta del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo y de las características y/o especificaciones de la aeronave. Cada numeral o sección que sean relevantes y aplicables a la operación propuesta, deberá ser identificada y acompañada por una breve descripción, o de preferencia de una referencia específica a algún manual u otro documento como se señala en el inciso b) del numeral 11.4.; la descripción breve, o referencia según sea el caso, debe describir el método de cumplimiento para cada disposición listada.</p> <p><b>B.2.</b> Si el método preciso de cumplimiento no ha sido desarrollado al momento de la solicitud formal en un proceso de otorgamiento del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), el cual es sólo para el caso de Concesionarios o Permisitarios, se presentará una declaratoria inicial de cumplimiento y, bastará con indicar la fecha en que esta información será proporcionada a la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando el tiempo propuesto en que se presente para su cumplimiento, sea dentro de un periodo que abarque después de haber sido practicada la visita de verificación para la evaluación de la conformidad, conforme se señala en el numeral 11.5., pero no antes de obtener el dictamen de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana referida.</p> <p><b>B.3.</b> Si el método preciso de cumplimiento no ha sido desarrollado al momento de la solicitud de un Operador Aéreo, se presentará una declaratoria inicial de cumplimiento y, bastará con indicar la fecha en que esta información será proporcionada a la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando el tiempo propuesto en que se presente para su cumplimiento, sea dentro de un periodo que abarque después de haber sido practicada la visita de verificación para la evaluación de la conformidad, conforme se señala en el numeral 11.5., pero no antes de obtener el dictamen de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana referida.</p> <p><b>B.4.</b> Los Concesionarios, Permisitarios u Operadores Aéreos deben presentar una declaratoria inicial de cumplimiento si alguno de los requerimientos de la Norma Oficial Mexicana se cumplen de manera parcial o aún no se cumplen y se tiene una fecha en la que la información será proporcionada; al haber presentado toda la documentación y/o cumplir con todas las disposiciones señaladas en esta Norma Oficial Mexicana, se debe presentar la declaratoria final de cumplimiento que señale de manera total el cumplimiento de esta Norma. Para el caso de Permisitarios extranjeros de transporte aéreo que pretendan operar en territorio nacional, deben presentar la</p>		
--	--	---	--	--

		<p><u>declaración final de cumplimiento con todos los numerales aplicables completamente desarrollados.</u></p> <p><u><b>B.5.</b> A continuación se tienen algunos ejemplos de cómo manifestar las disposiciones normativas en la declaratoria inicial del cumplimiento.</u></p> <p><u><b>EJEMPLO 1.</b></u></p> <p><u>Declaratoria de cumplimiento - Método de cumplimiento no desarrollado al momento de la solicitud.</u></p> <p><u>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 7.4.1. Manual General de Mantenimiento.- Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación, relativos al sistema ACAS, para evitar una colisión o cuasi-colisión entre aeronaves.</u></p> <p><u>- Estos criterios está actualmente en desarrollo y se someterán para su consideración en (indicar la fecha).</u></p> <p><u><b>EJEMPLO 2.</b></u></p> <p><u>Declaratoria de Cumplimiento - Método de cumplimiento completamente desarrollado.</u></p> <p><u>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.</u></p> <p><u>- Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia (indicar número de Oficio), de fecha (indicar la fecha del Oficio);</u></p> <p><u>- Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0, desde la fabricación de la aeronave (se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al propietario). Véase Anexo 3 a esta declaratoria.</u></p> <p><u>(Presentación ideal).</u></p> <p><u><b>EJEMPLO 3. Declaratoria de cumplimiento.</b></u></p> <p><u>Declaratoria de Cumplimiento – Método de cumplimiento completamente desarrollado.</u></p> <p><u>Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, numeral 7.1. Procedimientos de operación del ACAS.</u></p> <p><u>El [Concesionario, Permissionario u Operador Aéreo] instruye al piloto al mando en los requisitos y métodos para el llenado del formato de reporte ACAS. El piloto al mando es instruido para revisar el libro de bitácora, hacer las anotaciones respectivas del evento ACAS, así como del llenado del formulario de evento ACAS de la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, de los requerimientos y/o notificaciones a SENEAM [al proveedor de los servicios a la navegación en el espacio aéreo correspondiente, en operaciones en el extranjero] sobre el evento ACAS así como de su presentación ante la Autoridad Aeronáutica. Cuando el piloto presuma de condiciones anormales de operación del sistema ACAS, que comprometan la aeronavegabilidad de la aeronave con base a la verificación de cada anotación previa</u></p>		
		<p><u>hecha en dicha bitácora asentará el reporte respectivo. El manual</u></p>		

		<p><a href="#">general de mantenimiento en la sección [señalar sección] se instruye al personal de mantenimiento acerca del requerimiento de registrar todas las discrepancias encontradas durante la inspección pre-vuelo y en otros tipos de verificación.</a></p> <p><a href="#">B.6. Para efectos de una mejor elaboración de esta declaratoria de cumplimiento por el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo y una ágil revisión por parte de la autoridad aeronáutica, se recomienda presentarla en forma de tabla, la cual se muestra a continuación utilizando los mismos ejemplos:</a></p> <p><b><a href="#">Declaratoria [inicial o final] de cumplimiento Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019.</a></b></p> <table border="1" data-bbox="514 492 1060 951"> <thead> <tr> <th data-bbox="514 492 663 524">Numeral de la NOM</th> <th data-bbox="663 492 835 524">Método de cumplimiento</th> <th data-bbox="835 492 1060 524">Descripción del cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="514 524 663 540">7.6.1</td> <td data-bbox="663 524 835 540">Desarrollado</td> <td data-bbox="835 524 1060 540">Desarrollado</td> </tr> <tr> <td data-bbox="514 540 663 711">7.6.1.1. Manual General de Mantenimiento. Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación relativos al sistema ACAS para evitar una colisión o caso: colisión crítica aeronáutica.</td> <td data-bbox="663 540 835 711">Desarrollado al momento de la solicitud [señalar fecha de ACCE] [señalar fecha de conformidad de operador aéreo]</td> <td data-bbox="835 540 1060 711">Este criterio está actualmente en desarrollo y se someterá para su consideración en [indicar la fecha]</td> </tr> <tr> <td data-bbox="514 711 663 914">4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.</td> <td data-bbox="663 711 835 914">Completamente desarrollado.</td> <td data-bbox="835 711 1060 914">Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia [indicar número de Oficio], de fecha [indicar la fecha del Oficio].  Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0 desde la instalación de la aeronave [se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al concesionario] véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="514 914 663 951"></td> <td data-bbox="663 914 835 951">Desarrollado</td> <td data-bbox="835 914 1060 951">Desarrollado</td> </tr> </tbody> </table>	Numeral de la NOM	Método de cumplimiento	Descripción del cumplimiento	7.6.1	Desarrollado	Desarrollado	7.6.1.1. Manual General de Mantenimiento. Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación relativos al sistema ACAS para evitar una colisión o caso: colisión crítica aeronáutica.	Desarrollado al momento de la solicitud [señalar fecha de ACCE] [señalar fecha de conformidad de operador aéreo]	Este criterio está actualmente en desarrollo y se someterá para su consideración en [indicar la fecha]	4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.	Completamente desarrollado.	Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia [indicar número de Oficio], de fecha [indicar la fecha del Oficio].  Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0 desde la instalación de la aeronave [se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al concesionario] véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)		Desarrollado	Desarrollado		
Numeral de la NOM	Método de cumplimiento	Descripción del cumplimiento																	
7.6.1	Desarrollado	Desarrollado																	
7.6.1.1. Manual General de Mantenimiento. Criterios de utilización del ACAS, así como las instrucciones y los requisitos de capacitación relativos al sistema ACAS para evitar una colisión o caso: colisión crítica aeronáutica.	Desarrollado al momento de la solicitud [señalar fecha de ACCE] [señalar fecha de conformidad de operador aéreo]	Este criterio está actualmente en desarrollo y se someterá para su consideración en [indicar la fecha]																	
4.2. Operación en espacio Aéreo RVSM con ACAS II instalado que cumpla al menos con la versión 7.0.	Completamente desarrollado.	Aprobación operacional RVSM de fecha 15 de febrero de 2019, según oficio anexo de referencia [indicar número de Oficio], de fecha [indicar la fecha del Oficio].  Se adjunta documentación que acredita la instalación del ACAS versión 7.0 desde la instalación de la aeronave [se adjunta lista de equipo instalado al momento de entrega de la aeronave al concesionario] véase Anexo 3 a esta declaratoria.  (Presentación ideal)																	
	Desarrollado	Desarrollado																	
<p><b>CANAERO</b></p>	<p><b>N/A</b></p>	<p><b>Comentario:</b> <i>Homologar los requerimientos establecidos por los Estados Unidos de América para que, ciertos casos de aeronaves con registro nacional, queden exentos de la instalación de cualquier tipo y versión de ACAS, tomado como referencia las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) 121.356 y 129.18, emitidas por la Administración Federal de Aviación (FAA). [Sic.]</i></p>	<p>No se acepta comentario, con base en el Anexo 6 parte I y II, todas las aeronaves de cierto peso deben estar equipadas, tal cual lo indica el Proyecto de NOM, por lo que no habrá exenciones, sin embargo el requerimiento de ACAS Versión 7.1 es obligatorio a partir del 1 de enero de 2022, por lo que no se establecerán prórrogas de equipamiento.</p>	<p>N/A</p>															
<p><b>CANAERO</b></p>	<p><b>N/A</b></p>	<p><b>Comentario:</b> <i>Para los operadores que no vayan a poder actualizar el ACAS 7.1 antes del 1 de enero del 2020, deberán presentar ante la autoridad competente, una solicitud de excepción de implementación adjuntando: El plan de transición a la implementación y la fecha en la que esta</i></p>	<p>No se acepta comentario, con base en el Anexo 6 parte I y II todas las aeronaves de cierto peso deben estar equipadas, tal cual lo indica el Proyecto de NOM, por lo</p>	<p>N/A</p>															

		<p><u>podría ser cumplida.</u></p> <p><u>Medidas mitigadoras aplicables en los SOP y entrenamiento a tripulaciones al menos con la información provista en los documentos de referencia:</u></p> <p><u>OACI 9863 (especialmente capítulos del 5.2.1.14 al 5.2.1.19 y 5.5.8) y EASA SIB 2009-16 [Sic.]</u></p>	<p>que no habrá exenciones, sin embargo el requerimiento de ACAS Versión 7.1 es obligatorio a partir del 1 de enero de 2022, por lo que no se establecerán prórrogas de equipamiento.</p>	
United	N/A	<p>United considera que proporcionar prórrogas no sólo preservará los servicios vitales para las diversas ciudades a las que prestan servicio las diversas aerolíneas, sino que además asegurará que ni los clientes de United ni las ciudades de México padezcan la falta de servicios aéreos.</p> <p>Queremos asegurarnos que la NOM contemple la posibilidad de otorgar prórrogas al plazo para el cumplimiento ya que seguramente habrá una intensa demanda para conseguir los aparatos necesarios dado el gran número de aerolíneas que deberán actualizar sus flotas.</p> <p><b>Comentario:</b></p> <p><u>Aún y cuando United se encuentra trabajando diligentemente para completar este trabajo a tiempo para cumplir con la fecha límite señalada por la secretaría de comunicaciones y transportes ("SCT") al 1 de enero de 2020, United está preocupado de que los fabricantes no sean capaces de proveer a United con el equipo necesario para completar esta mejora ya que todas las aerolíneas estarán buscando adquirir los aparatos necesarios para instalarlos.</u></p> <p><u>Por lo tanto, United insta a la SCT para que garantice el otorgamiento de prórrogas más allá de la fecha de cumplimiento del 1 de enero de 2020 a las aerolíneas que no puedan cumplir con dicho plazo debido a circunstancias fuera de su control, por ejemplo a la falta del equipo necesario derivado a que existen unos pocos fabricantes selectos que pueden ser usados para la actualización a TCS 7.1. [Sic.]</u></p>	<p>El requerimiento de ACAS Versión 7.1 es obligatorio a partir del 1 de enero de 2022, por lo que no se establecerán prórrogas de equipamiento.</p>	N/A
Delta Airlines William Stoll	N/A	<p><u>In regards to TCAS 7.1, PROY-NOM-0690SCT3-2017, has PROY-NOM-069-SCT3-2017 been finalized and adopted into law? ... [Sic.]</u></p>	<p>No se acepta comentario debido a que no es acerca del Proyecto de NOM. Sin embargo, se hace de su conocimiento que la NOM definitiva será publicada a final del año 2019.</p>	N/A
Delta Airlines William Stoll	N/A	<p><u>It is Delta Air Lines interpretation of PROY-NOM-069-SCT3-2017 that any commercial aircraft manufactured (receiving certificate of airworthiness) after January 1, 2007 MUST have TCAS 7.1. Is this interpretation correct? ... [Sic.]</u></p>	<p>No se acepta comentario toda vez que no hace referencia a ningún numeral del Proyecto de NOM, sin embargo su interpretación es correcta.</p>	N/A
American Airlines	N/A	<p><u>Se exima de la obligación de implementación sujeta a plazo fijo a aquellas líneas aéreas a las cuales el país emisor de su certificado de operación no las obliga a la implementación del mismo, subsidiariamente. [Sic.]</u></p>	<p>No se acepta comentario, con base en el Anexo 6 parte I y II todas las aeronaves de cierto peso deben estar equipadas, tal cual lo indica el Proyecto de NOM, por lo que no habrá exenciones. Sin embargo el requerimiento de ACAS Versión 7.1 es obligatorio a partir del 1 de enero de 2022, por lo que no</p>	N/A

			se establecerán prórrogas de equipamiento.	
American Airlines	N/A	<i>Se modifiquen los numerales 4.4, 5.2, y 5.6 para ampliar el plazo, con concordancia con los plazos más razonables de hasta 48 meses como se ha hecho en otras jurisdicciones según lo mencionado anteriormente</i>	No se acepta comentario, Sin embargo el requerimiento de ACAS Versión 7.1 es obligatorio a partir del 1 de enero de 2022, por lo que no se establecerán prórrogas de equipamiento.	N/A
United	Sección 6.2.2 Sección 11.4 Apéndice B	El incumplimiento a las obligaciones de confidencialidad a que están sujetas las diversas aerolíneas en términos de sus contratos correspondientes tendría como consecuencia el pago de pagos de penas convencionales por cantidades importantes, así como el ejercicio de diversas acciones legales por parte del dueño de la información confidencial. <b>Comentario:</b> <i>United está preocupado de que las aerolíneas que instalen los equipos TCAS 7.1 a través de un Certificado Tipo Suplementario (STC) estarán obligadas a presentar la guía de pruebas como parte de su trámite para el cumplimiento. United hace notar que las guías de pruebas son propiedad de los fabricantes y United está obligado a mantener esa información como confidencial. Dada esta limitación, United propone que se elimine este requerimiento o en su defecto, acepte una copia de la carta de aprobación que los fabricantes deben expedir en favor de United y otras aerolíneas para confirmar que pueden llevar a cabo cualesquiera cambios a los equipos, tales como esta actualización TCAS 7.1. [Sic.]</i>	Durante la atención de comentarios el contenido del Proyecto de NOM cambió por lo que este comentario fue atendido ya que ahora no se solicita la guía de pruebas.	N/A

Ciudad de México, a 5 de marzo de 2020.