

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIRECTRIZ de Emergencia para el bienestar de los usuarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.

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

DIRECTRIZ DE EMERGENCIA PARA EL BIENESTAR DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA.

I. Objetivo y relevancia.

Establecer las bases para coadyuvar en la atención del problema económico que actualmente se encuentra viviendo el país, derivado del incremento de la inflación general anual del Índice Nacional de Precios al Consumidor al 7.45%, conforme a la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Como consecuencia de esa inflación, el costo que actualmente se tiene que pagar por el traslado de mercancías a través de las concesionarias ferroviarias ha sido excesivo, situación que ha repercutido considerablemente en la economía de miles de familias mexicanas.

Lo anterior resulta de suma importancia ya que, en el mismo mes de 2021, la inflación anual acumulada fue de 3.76%, e históricamente no se había registrado una inflación anual en tal grado desde el año 2000, en el cual ascendió a 10.11%.



El presente instrumento jurídico permitirá la elaboración de un mecanismo normativo respaldado institucionalmente que garantice tarifas eficientes y equilibradas en los costos de transporte de mercancías a través de las vías férreas, y evite la arbitrariedad por parte de los concesionarios en la prestación de los servicios de transporte de carga y, con ello disminuir el impacto en las economías familiares del aumento de la inflación.

II. Análisis de la problemática.

El régimen actual en materia tarifaria se caracteriza por la libertad de los concesionarios y permisionarios para fijar libremente las tarifas, siempre que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia¹.

En este sentido, el marco legal ferroviario obliga a los concesionarios y permisionarios a registrar ante la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y servicios diversos que realizan, de tal manera que es discrecional el monto que determinan respecto de cada cliente en lo particular, siempre que no excedan el límite máximo.

Es decir, una vez que los concesionarios y permisionarios cuentan con el registro correspondiente en la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, sólo deben publicar las tarifas en medios electrónicos para iniciar su aplicación, salvo las pactadas entre concesionarios y usuarios.

¹ Artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Por otra parte, el marco legal ferroviario establece que, en el caso de los servicios diversos, los concesionarios también deben registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación.

En este sentido, la libre determinación de tarifas ha generado las siguientes problemáticas:

1. Prácticas monopólicas.

Lo anterior ha generado prácticas monopólicas hacia los usuarios del servicio público de transporte ferroviario de carga, como la discriminación de usuarios a través de impedir el acceso al servicio mediante tarifas excesivas, restricción de la oferta a usuarios pequeños por su volumen de carga, de igual manera mediante tarifas excesivas.

Dos concesionarios mueven el 99% de la carga y tienen exclusividad sobre el 88% de las vías.

2. Las tarifas máximas registradas son elevadas.

Las tarifas máximas registradas se encuentran hasta 83% por encima de la inflación acumulada.

Para algunos productos básicos, como el maíz, se tienen tarifas muy elevadas, derivado del poder monopólico de los concesionarios, con el consecuente impacto en la economía de las familias.

Se estima que el precio del kilo de tortilla, es aproximadamente un peso más caro para la población, debido a los elevados costos y restricciones en el servicio público de transporte ferroviario de maíz.

3. Tarifas establecidas de acuerdo con las condiciones del mercado.

Las tarifas registradas ante la ARTF no tienen sustento a costos operativos, su crecimiento acumulado está muy por encima de la inflación.

4. Tarifas elevadas en los tráficos interlineales.

En los tráficos en donde participan dos o más concesionarios, las tarifas se incrementan de manera significativa. La falta de interacción de las empresas ferroviarias inhibe el uso de rutas óptimas (menores distancias, menores costos, entre otros).

5. Discriminación de flujos y usuarios.

Se favorecen los flujos y usuarios que mueven grandes volúmenes de manera frecuente, mientras que el resto queda a expensas de la capacidad disponible del concesionario.

6. Rutas con ausencia de competencia efectiva.

Los usuarios cautivos del ferrocarril en rutas con ausencia de competencia efectiva reciben elevadas tarifas por encima de los costos.

Por otra parte, es necesario señalar que el artículo 3 de la Ley de Seguridad Nacional vigente, prevé que por acciones de seguridad nacional se entienden aquellas destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, que conllevan, entre otros objetivos a la preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes.

Para ello la citada legislación, en su artículo 8, fracción VI, dispone la aplicación en materia de seguridad nacional de los principios generales de derechos, entre los cuales destaca, para el caso, el siguiente: "Nadie debe enriquecerse con daño a otro".

Dicho principio general de derecho debe ser respetado y garantizado por el Estado mexicano, por lo que deben generarse acciones para el abatimiento de los márgenes indiscriminados en las tarifas para el transporte ferroviario de carga.

Es evidente que la problemática descrita en este documento, cobra una dimensión de seguridad nacional, al tratarse de costos que se trasladan a la economía y el bienestar de las familias mexicanas, y existir un descontrol que provoca condiciones que atentan contra el desarrollo de los ciudadanos de manera directa o indirecta.

III. Directriz de emergencia.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emite la presente directriz con la finalidad de velar por el bienestar de las familias mexicanas, ante el impacto sufrido por los altos costos de las tarifas del transporte ferroviario de productos de canasta básica, bienes y mercancías que es trasladado a los precios que pagan por éstos, lo cual ha fomentado el desarrollo de una actividad del sector ferroviario alejado de un ambiente propicio.

Esto en atención a las indicaciones del Ejecutivo Federal y en ejercicio de las facultades de esta Secretaría previstas conforme a los artículos 1, 2, 10, 11, 14 y 36, fracciones VII y VIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6 Bis, fracción XVI, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; y 1, 4, 5, fracciones XI y XXIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para fijar, conducir y controlar la política de la Secretaría y de las entidades del Sector, así como planear, coordinar, evaluar y aprobar sus programas en los términos de la legislación aplicable, así como emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Esta medida tendrá vigencia de 6 meses y entrará en vigor a partir de su publicación.

Esta directriz se encuentra alineada a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, que prevé que el gobierno federal actual se ha planteado el objetivo de restaurar el principio constitucional de que “todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste”; y encaminada a sentar las bases para lograr que, en 2024, la población de México esté viviendo en un entorno de bienestar.

Asimismo, dicha directriz contribuye al Programa Institucional del sistema integrado por Seguridad Alimentaria Mexicana (SEGALMEX), DICONSA, S.A. de C.V. y LICONSA S.A. de C.V. 2019-2024, el cual se sustenta en las disposiciones constitucionales que establecen al Estado Mexicano como rector del desarrollo, contribuye a los objetivos de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. De manera puntual los programas de este sistema se alinean al objetivo uno, “poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo” y al objetivo dos, “poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible”.

Conforme a los principios de la Constitución Federal, se deben imponer diversas limitaciones a los derechos de los agentes económicos, a fin de evitar que se conceda a alguien una ventaja indebida, o acciones que perjudiquen al público en general o alguna clase social.

El acto de un particular no debe escapar a los controles de constitucionalidad y convencionalidad, pues tiene como límite los derechos humanos, oponibles no sólo a los poderes públicos sino también a los particulares; de manera que si bien esos derechos son válidos en un plano de verticalidad -en una relación de supra a subordinación- también son válidos en un plano de horizontalidad, es decir, en las relaciones de coordinación, al ser un límite a la autonomía individual, de tal manera que si al Estado se le exige respeto a tales derechos no hay razón para que el particular no los respete frente a otro particular.

En otras palabras, el ejercicio de una potestad libertaria por parte del gobernado solo es permitido y únicamente protegido por el Derecho, cuando no afecte el interés social.

Se destaca que la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado en diversos criterios que la limitación a la libre concurrencia es constitucional, en apego a lo previsto en el artículo 28 de la Ley Fundamental, siempre y cuando dicha limitación se traduzca en una medida de protección al público consumidor, pues dicho precepto prohíbe expresamente que los particulares obtengan una ventaja comercial o mercantil a favor de una o varias personas, en detrimento de alguna clase social o del público en general; lo que además es acorde al principio general de derecho que refiere “*nadie debe enriquecerse con daño de otro*”.

Asimismo, los artículos 25 y 26 de la Constitución establecen que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático, y que permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, para lo cual el Estado planeará y orientará la actividad económica nacional y llevará a cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga la propia Constitución.

Resulta entonces necesaria la adopción de medidas económicas y técnicas, a fin de lograr, progresivamente, la efectividad de los derechos consagrados tanto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en instrumentos internacionales de los que México forma parte.

En ese sentido, el objeto de la presente directriz es generar acciones para la atención de una problemática en el sector ferroviario que repercute en una afectación social y busca garantizar el bienestar de las familias mexicanas en condiciones de justicia, paz y seguridad, que propicien la prosperidad y el desarrollo sostenible de la Nación, así como cumplir con el objetivo de preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes.

Lo anterior, pues a pesar de estar reconocidos los derechos sociales de la comunidad en la Ley Fundamental, existir una prohibición constitucional expresa a las prácticas monopólicas y estar establecida la facultad de las autoridades para perseguir las prácticas que tengan por objeto establecer tarifas excesivas, en los términos del artículo 28, párrafo segundo, de nuestra Carta Magna, las acciones han sido insuficientes para atender y resolver la problemática expuesta, así como para proteger y garantizar el derecho de las comunidades más desfavorecidas.

Así las cosas, esta Secretaría como autoridad coordinadora del sector ferroviario advierte la necesidad de generar un marco de protección a los usuarios del servicio de transporte público ferroviario de carga, el cual ha provocado un problema social y de seguridad nacional, que requiere de una medida urgente.

Se exhorta a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario a establecer una metodología, fijar las contraprestaciones por los servicios de interconexión y las tarifas máximas en la prestación del servicio público del transporte ferroviario de carga, considerando el establecimiento de condiciones para el acceso asequible, a un costo que prevea el desarrollo del sector y garantice la preservación de la democracia fundada en el desarrollo económico, social y político del país y sus habitantes. Dicha normatividad tendrá la misma vigencia que la presente directriz.

Ciudad de México, a 13 de abril de 2022.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jorge Arganis Díaz Leal**.- Rúbrica.

RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, Que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves, publicado el 12 de febrero de 2018.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.- Agencia Federal de Aviación Civil.

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26 y 36 fracciones I y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo; TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 1o., 38 fracción II, 40 fracciones III y XVI, 41, 43, 52, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y último párrafo, 7, fracción I, 76 y 76 Bis de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 31, 33, 34, 80 y 81 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34, fracción II, 126, fracción VI, 131, fracción I, 147, 148, 149, 150 y 151 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI y 6o., fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, durante los 60 días naturales posteriores al 12 de febrero 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.

Que de conformidad con lo señalado en la fracción VIII del Artículo 35 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, y presentada la propuesta de respuesta a los comentarios recibidos durante la consulta pública, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, resolvió en definitiva a dichos comentarios, en su primera sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 13 de noviembre de 2019.

Que derivado de lo anterior, y de conformidad con lo que establece el penúltimo párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Tercero de la Ley de Infraestructura de la Calidad, a través de este documento 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 NOM-036-SCT3-2017, Que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves.

Atentamente

Ciudad de México, a 15 de junio de 2022.- El C. Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez**.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-036-SCT3-2017, QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE RUIDO PRODUCIDOS POR LAS AERONAVES, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 12 DE FEBRERO DE 2018, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, fueron estudiados, discutidos y resueltos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sesión ordinaria del 13 de noviembre de 2019, de conformidad con lo dispuesto por los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad, así como 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
AFAC	Proemio	YURIRIA MASCOTT PÉREZ MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ Subsecretario a de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26 y 36 fracciones I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo; <u>TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad</u>; 1o., 38 fracción II, 40 fracciones III y XVI, 41, 43, 46, 47, 52, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII, XXI y último párrafo, 7, fracción I, 76 y 76 Bis de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 31, 33, 34, 80, y 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34, fracción II, 126, fracción VI, 131, fracción I, 147, 148, 149, 150 y 151 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI y 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XI, 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 Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2019 7 aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 18-13 de mayo-noviembre de 2017-19, y el cual establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves El La presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana (NOM) se publica a efecto de que dentro de entre en vigor a los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de <u>a</u> su publicación en el Diario Oficial de la Federación, los interesados presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26 y 36 fracciones I y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo; TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1o., 38 fracción II, 40 fracciones III y XVI, 41, 43, 52, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y último párrafo, 7, fracción I, 76 y 76 Bis de la Ley de Aviación Civil; 28, 30, fracción I, 31, 33, 34, 80 y 81 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34, fracción II, 126, fracción VI, 131, fracción I, 147, 148, 149, 150 y 151 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI y 6o., fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2019 aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 13 de noviembre de 2019, y el cual establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves. 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
		de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas correspondientes, sitas en Blvd. Adolfo López Mateos 1990, 2do. Piso, Col. Los Alpes Tlacopac, Delegación Álvaro Obregón, código postal 04040, México, Distrito Federal, teléfono 50 11 64 47 o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx. 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.		
AFAC Y SEMARNAT	Titulo	PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-036-SCT3-2019 7, QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE RUIDO PRODUCIDOS POR LAS AERONAVES Comentario (SEMARNAT): <i>Valorar la conveniencia de emitir el proyecto como norma conjunta, dada la temática ambiental que aborda [sic.]</i>	Se acepta comentario AFAC Respuesta a comentario (SEMARNAT): No Aceptado. En la Sesión 03/16 del Grupo de Trabajo de Ingeniería (Certificación de Homologación de Ruido), la representación de SEMARNAT comentó que: "este Anteproyecto no se considera una Norma conjunta, ya que la SEMARNAT no vigilaría el cumplimiento de la misma". Adicionalmente, una vez hecha la valoración solicitada, se le hace de su conocimiento que la inspección documental es únicamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la AFAC.	NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-036-SCT3-2019, QUE ESTABLECE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE RUIDO PRODUCIDOS POR LAS AERONAVES
AFAC Y SEMARNAT	Prefacio	<u>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 12 de febrero de 2018, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves, a efecto de que en términos de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentaron 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.</u>	Se acepta comentario AFAC Respuesta a comentario (SEMARNAT): Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 12 de febrero de 2018, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves, a efecto de que en términos de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentaron 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.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 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. 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-036-SCT3-2019. En tal virtud y por lo establecido en los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2019, Que Establece los Límites Máximos Permisibles de Ruido Producidos por las Aeronaves”. En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se reduce el plazo máximo de resolución del trámite con homoclave AFAC-2020-290-083-A a 60 días naturales. ...		Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 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. 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-036-SCT3-2019. En tal virtud y por lo establecido en los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2019, Que Establece los Límites Máximos Permisibles de Ruido Producidos por las Aeronaves”. En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se reduce el plazo máximo de resolución del trámite con homoclave AFAC-2020-290-083-A a 60 días naturales. ... SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES Dirección General de Fomento Ambiental Urbano y Turístico.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES Dirección General de Fomento Ambiental Urbano y Turístico. Comentario (SEMARNAT): <i>En el caso mencionar a la DGAC, también incorporar en el caso de la SEMARNAT a la Dirección General de Fomento Ambiental urbano y Turístico [Sic].</i>		
SEMARNAT	2. Referencias	2.1. No existen Normas Oficiales Mexicanas o Normas Mexicanas que sean indispensables consultar para la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana. Comentario: <i>Valorar la incorporación de la referencia al Anexo 16 Vol. I de la OACI relativa a Ruido [Sic].</i>	No Aceptado. De conformidad a la Norma Mexicana NMZ-Z-013-scfi-2015, que lleva por título "Guía para la estructuración y redacción de Normas"; en su numeral 6.2.2. menciona que en la lista normativa no debe incluir documentos referidos que no estén públicamente disponibles. No obstante, lo anterior la referencia del Anexo 16 Vol. I de la OACI se incluye en el numeral 18. Bibliografía, del Proyecto de NOM en estudio.	No aplica.
SEMARNAT	3. 26	3.26. STOL: Despegues y aterrizajes cortos (Short Take-Off and Landing). Ruido: Todo sonido indeseable que moleste o perjudique a las personas. Comentario: <i>Incorporar la definición de "ruido" tratando de asegurar su congruencia con otras definiciones contenidas en el Reglamento de la LGEEPA, normas oficiales mexicanas, normas mexicanas y definiciones internacionales que abordan diferentes acepciones del término, como ruido ambiental, ruido urbano, etc. [Sic].</i>	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente. Se considera la definición contenida en la Norma Oficial Mexicana NOM-081-ECOL-1994.	3.26. Ruido: Todo sonido indeseable que moleste o perjudique a las personas producido, por una aeronave.
AFAC	3.27. hasta 3.29.	3.276. STOL: Despegues y aterrizajes cortos (Short Take-Off and Landing). Versiones derivadas de una aeronave: Aeronaves que desde el punto de vista de aeronavegabilidad es similar al prototipo homologado... hasta 3.298. Vuelo ferry: Vuelo sin remuneración efectuado para fines de emplazamiento u otros (por ejemplo: el mantenimiento).	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	3.27. STOL: Despegues y aterrizajes cortos (Short Take-Off and Landing). hasta 3.29. Vuelo ferry: Vuelo sin remuneración efectuado para fines de emplazamiento u otros (por ejemplo: el mantenimiento).

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	12.2. hasta 12.7.4.	12.12. ... hasta 12.67.4. ...	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	12.1. 12.6.4. ...
SEMARNAT	17. Grado de concordancia	17.1. La presente Norma Oficial Mexicana concuerda de forma equivalente <u>idéntica</u> con las disposiciones que establece el Anexo 16 Vol. I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, <u>con adaptaciones al ordenamiento jurídico actual</u> ; no existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración. Comentario SEMARNAT: <i>En el apartado 17.1. se deberá precisar si la concordancia es total o parcial y en su caso mencionar cuáles disposiciones son equivalentes y cuáles no [sic].</i>	Parcialmente Aceptado. De conformidad a las Normas Mexicanas NMX-Z-013-SCFI-2015 y NMX-Z-021/1-SCFI-2015 numeral 4.2, se realiza la adecuación correspondiente.	17.1. La presente Norma Oficial Mexicana concuerda de forma idéntica con las disposiciones que establece el Anexo 16 Vol. I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, con adaptaciones al ordenamiento jurídico actual; no existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración.
PROFEPA Y SEMARNAT	19	19. Observancia de la presente Norma Oficial Mexicana. 19.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la Autoridad Aeronáutica, así como a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, dentro del ámbito de sus respectivas competencias. Comentario (SEMARNAT): <i>En el apartado 19.1, formalizar la participación de la PROFEPA en la vigilancia del cumplimiento de la norma [sic].</i> Comentario (PROFEPA): <i>La Procuraduría Federal de Protección al Ambiente considera que no debe incorporarse en esta norma, particularmente en el numeral 19 Observancia de la presente Norma Oficial Mexicana", siendo que en la Ley de Aviación Civil, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la vigilancia en materia ambiental para las aeronaves que sobrevuelan en el territorio nacional [sic].</i>	Respuesta a comentario (SEMARNAT): No Aceptado. Es preciso señalar que durante la consulta pública del Proyecto de NOM en estudio, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) se pronunció al respecto, solicitando se le quitara del numeral 19 que lleva por título "Observancia de la presente Norma Oficial Mexicana". Aunado a lo anterior, la Ley de Aviación Civil, así como su Reglamento, únicamente le dan la facultad a la Autoridad Aeronáutica de verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, que correspondan en materia de límites de ruido a efecto de expedir los certificados de homologación de ruido según corresponda. Respuesta a comentario (PROFEPA): Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	19. Observancia de la presente Norma Oficial Mexicana. 19.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la Autoridad Aeronáutica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	20.1	Es facultad de la Autoridad Aeronáutica, verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves civiles, así como también es su facultad verificar que se cumplan las especificaciones y procedimientos técnicos de la presente Norma Oficial Mexicana, que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves. La evaluación de la conformidad no puede ser realizada por personas distintas a la Autoridad Aeronáutica. Comentario: <i>Es facultad de la Autoridad Aeronáutica, verificar el cumplimiento de las disposiciones La evaluación de la conformidad no puede ser realizada por personas distintas a la Autoridad Aeronáutica.</i> <i>La Ley Federal Sobre Metrología Y Normalización, indica en su artículo 74. Las dependencias o las personas acreditadas y aprobadas podrán evaluar la conformidad a petición de parte, para fines particulares, oficiales o de exportación. Los resultados se harán constar por escrito.</i> <i>La disposición es contraria a lo establecido por la LFMN y no garantiza la trazabilidad de las mediciones a patrón Nacional [Sic].</i>	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	20.1. Es facultad de la Autoridad Aeronáutica, verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves civiles, así como también es su facultad verificar que se cumplan las especificaciones y procedimientos técnicos de la presente Norma Oficial Mexicana, que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves.
AFAC	20.4 c) y d)	20.4. c) “Aceptación de Homologación de Ruido”; i. Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo). ii. Certificado de ruido o documento equivalente emitido por la Autoridad de Aviación Civil del país fabricante. iii. Copia simple del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar. iv. Copia simple de la enmienda al manual de vuelo de la aeronave por la inclusión de las gráficas de ruido y características de operación para su aprobación.	Aceptado. Se reenumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	20.4. c) “Aceptación de Homologación de Ruido”; i. Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo). ii. Certificado de ruido o documento equivalente emitido por la Autoridad de Aviación Civil del país fabricante. iii. Copia simple del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar. iv. Copia simple de la enmienda al manual de vuelo de la aeronave por la inclusión de las gráficas de ruido y características de operación para su aprobación.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		d) “Certificado de Rehomologación de Ruido”; Para el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo: <i>i</i> ✖. <i>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo).</i> ✖ <i>ii</i>. <i>Pruebas documentales (soporte técnico).</i> <i>iii</i> ✖ <i>Copia simple del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar.</i> ✖ <i>iv</i>. <i>Copia simple de la sección del manual de vuelo o del suplemento al manual de vuelo de la aeronave, que contenga la información de emisión de ruido, según aplique.</i> <i>v</i> ✖ <i>Copia simple del designador OACI de tres letras, aplica únicamente para aeronaves pertenecientes a Concesionarios o Permisionarios nuevos o que cambien su designador OACI.</i> Para el caso de la Entidad Responsable del Diseño del Tipo de la aeronave: ✖ <i>vi</i>. <i>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo).</i> ✖ <i>vii</i>. <i>Programa de Certificación.</i>		d) “Certificado de Rehomologación de Ruido”; Para el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo: <i>i</i>. <i>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo).</i> <i>ii</i>. <i>Pruebas documentales (soporte técnico).</i> <i>iii</i>. <i>Copia simple del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar.</i> <i>iv</i>. <i>Copia simple de la sección del manual de vuelo o del suplemento al manual de vuelo de la aeronave, que contenga la información de emisión de ruido, según aplique.</i> <i>v</i>. <i>Copia simple del designador OACI de tres letras, aplica únicamente para aeronaves pertenecientes a Concesionarios o Permisionarios nuevos o que cambien su designador OACI.</i> Para el caso de la Entidad Responsable del Diseño del Tipo de la aeronave: <i>vi</i>. <i>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (Original o copia certificada y copia simple para cotejo, el original o copia certificada se devolverá al interesado en términos del fundamento de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo).</i> <i>vii</i>. <i>Programa de Certificación.</i>
AFAC	21.	21. Vigencia. 21.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación. <u>Ciudad de</u> México, <u>Distrito Federal</u>, <u>a 12 de febrero de 2018.</u>	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	Ciudad de México, a

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	Nota 4 Apén. A.	Las instrucciones y los procedimientos de este método se han delineado claramente para asegurar la uniformidad de los ensayos de homologación de emisión de ruido y para poder comparar entre sí los ensayos efectuados con... Comentario: <i>Las instrucciones y métodos descritos no permiten asegurar la uniformidad de los ensayos debido a la falta de diversas especificaciones asociadas a la Instrumentación requerida. Por ejemplo, el cumplimiento con alguna norma IEC relativa a los instrumentos de medición acústica en uso a nivel mundial, por citar algunas, IEC 61672-1:2002, IEC 61260.</i> <i>En el mismo sentido se solicita un sistema de micrófonos sin especificaciones, o una grabación que no se refiere como será utilizada posteriormente ni el entorno en cual se repetirán las mediciones [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A2.2.1.1	Los cuales, para fines de... utilizará suficiente número de estaciones en estas líneas laterales. Para...En cada despegue de ensayo, se efectuarán mediciones simultáneas en los puntos de medición de línea lateral a ambos lados de la pista y también en el punto de medición de sobrevuelo. Comentario: <i>El término suficiente es subjetivo debe ser establecido, considerando que es necesario definir cuál de ellos debe ser el utilizado para la medición simultánea del despegue de ensayo, este requisito implica contar con un número que no se ha determinado de equipos de medición [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	Nota 7 Apén. A:	Las personas que llevan a cabo las mediciones pueden constituir un obstáculo. Comentario: <i>No se establece las instrucciones para el personal que realice las mediciones, por ejemplo, posición a la cual deben colocarse, configurar el instrumento de medición para una medición remota o automática</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A2.3.2.	Los procedimientos de ensayo y mediciones de ruido ... se ejecutarán y se tratarán con arreglo a métodos aprobados, para... Comentario: <i>No se establece cuáles serán los métodos aprobados, ni quien los aprobará y cuál será el procedimiento para obtener la aprobación.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A2.4.1.	Los datos de Posición y de performance que... se registrarán automáticamente a un ritmo de muestreo aprobado... Comentario: <i>No se establece cuáles serán los métodos aprobados, ni quien los aprobará y cuál será el procedimiento para obtener la aprobación.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.	Medición e del ruido de los aviones percibido en tierra.... Comentario: <i>Error de redacción</i>	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	A3. Medición del ruido de los aviones percibido en tierra.
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.1.3.	Los datos referentes al nivel de presión acústica para fines de evaluación del ruido se obtendrán mediante equipo acústico y métodos de medición aprobados que se ajusten a las especificaciones que se dan a continuación en los numerales A3.2 a A3.4. Comentario: <i>No se establece para el equipo acústico ninguna especificación que permita contar en las mediciones con la trazabilidad a patrón nacional. En lo relacionado al método de medición aprobado, se hace el mismo comentario que para A2.3.2.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.2.1.	El sistema de medición acústica constará de equipo aprobado, equivalente al que se indica a continuación: Comentario: <i>No se establece que se entiende por sistema microfónico en función del número de micrófonos empleados. El numeral A3.3, no establece ninguna especificación. Por otra parte, instrumentalmente la precisión de un sistema de medición acústica se encuentra especificada en las normas IEC aplicables y no se consideran por cada una de los componentes que integran un sistema de medición.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente a través de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que únicamente los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.2.1.	Equipo de registro y reproducción cuyas características, respuesta de frecuencia y gama dinámica ... sean... Comentario: <i>Comentario semejante al anterior en cuanto a requisitos y precisión. Definir qué se entiende por gama dinámica.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.2.1.	Calibradores acústicos para ruido de onda sinusoidal o de banda ancha con nivel conocido de presión acústica... Comentario: <i>Comentario semejante al efectuado en "Apéndice A Normativo". Las normas IEC establecen especificaciones</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.2.1.	Equipo de análisis que satisfaga los requisitos de respuesta y precisión especificados en el numeral A3.4. Comentario: <i>El numeral A3.3, no establece ninguna especificación.</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.3.	Equipo de capacitación <u>captación</u> , registro y reproducción. Comentario: <i>Error de redacción [Sic].</i>	Aceptado. Se realiza la adecuación correspondiente.	A3.3. Equipo de captación, registro y reproducción.
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.3.1.	El sonido producido... Para ello es aceptable un magnetófono. Comentario: <i>Definir magnetófono en función de los requisitos que deban satisfacer para la aplicación en que se les requiere [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.3.2.	En la extensión de la gama de frecuencias de 45 a 11,200 Hz, la respuesta del sistema a una onda sinusoidal progresiva, sensiblemente plana y de amplitud constante estará dentro de los límites de tolerancia. Comentario: <i>Definir qué se entiende por gama de frecuencia. Las indicaciones “progresiva, sensiblemente plana y de amplitud constante” como están redactadas son términos subjetivos y no una especificación técnica, por otra parte no se establecen los límites de tolerancia [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.3.4.	El equipo se calibrará, tanto electrónica como acústicamente, de acuerdo con lo indicado en el numeral A3.4. La calibración acústica se efectuará con medios que proporcionen condiciones de campo libre. Comentario: <i>El numeral A3.4, no establece ningún procedimiento de calibración, por otra parte metrológicamente, existe la diferencia entre verificación o calibración de campo, la cual se realiza antes y después de alguna medición en campo, y la calibración para efectos de comprobar el cumplimiento de especificaciones declaradas por el fabricante del instrumento conforme a una norma IEC. Esta calibración debe realizarse en un laboratorio de calibración acreditado para asegurar la trazabilidad a patrón nacional [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.1.	Se efectuará un análisis de frecuencia de la señal acústica, de una manera equivalente al uso de filtros de tercio de octava. Comentario: <i>Definir como se debe realizar un análisis frecuencia de manera equivalente [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.2.	Se usará un juego de 24 filtros consecutivos de tercio de octava o su equivalente. El ... Comentario: <i>Definir como se obtiene un equivalente al juego de 24 filtros consecutivos de bandas de tercio de octava [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.3.	El dispositivo indicador del analizador será analógico, digital o una combinación de ambos. La señal se tratará preferiblemente en el orden siguiente: a) Elevación al cuadrado de los datos de salida de los filtros de tercio de octava; b) Promediación o integración; y c) Conversión de las funciones lineales en funciones logarítmicas. Comentario: a) <i>¿Como y cual dato de salida se debe elevar al cuadrado?</i> b) <i>¿es promediación lineal o logarítmica, ¿si se usa integración, de determina el Nivel equivalente?</i> c) <i>¿Cuáles son las funciones lineales que deben ser convertidas?</i> [Sic.].	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A3.4.3.2.	A3.4.3.21. ...	Aceptado. Se renumera el numeral y se adecua de conformidad con la secuencia del mismo.	A3.4.3.1. ...
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.3.2	El dispositivo indicador será utilizable para un factor de cresta de 3, como mínimo, y medirá el nivel de la media cuadrática verdadera de la señal en cada una de las 24 bandas de tercio de octava, con una tolerancia de ± 1.0 dB. Si se usara un instrumento que no indique medias cuadráticas verdaderas, se calibrará para señales no sinusoidales y niveles variables en función del tiempo. La calibración proporcionará medios para convertir los niveles de salida en valores medios cuadráticos verdaderos. Comentario: <i>El dispositivo indicador muestra valores, no realiza las funciones de cálculo, además las especificaciones que se indican no permiten determinar el tipo o clase de precisión requeridos para el sistema de medición.</i> <i>La función de calibración se usa para verificar el comportamiento del instrumento de medición, no para realizar otras funciones [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.4.	La respuesta dinámica del analizador... satisfarán los dos requisitos siguientes: a) El valor máximo de salida deberá ser $4 \text{ dB} \pm 1 \text{ dB}$ menor que el valor obtenido para una señal estacionaria de la misma frecuencia y amplitud, cuando se aplique a la entrada un impulso sinusoidal de 0.5 s de duración, a la frecuencia central de cada banda de tercio de octava; b) El valor máximo de salida excederá en $0.5 \pm 0.5 \text{ dB}$ del valor final estacionario cuando se aplique súbitamente a la entrada del analizador una señal sinusoidal estacionaria a la frecuencia media geométrica de cada banda de tercio de octava y se mantenga constante. Comentario: <i>Es confusa la especificación, adicionalmente, el cumplimiento de los dos requisitos señalados, implican la utilización de otros dispositivos de generación de señal acústica con funciones especiales, señal estacionaria, impulso sinusoidal, que inciden en la trazabilidad de la medición, ya que requieren contar con calibración a patrón nacional [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.6.	El analizador tendrá un poder de resolución de amplitud inferior o igual a 0.50 dB. Comentario: <i>El término “poder” no es usualmente utilizado. Eliminar. La especificación debiera estar acorde con normas IEC aplicables [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.7.	Cada uno de los niveles de salida del analizador corresponderá al nivel de la señal de entrada con una precisión de ± 1.0 dB, después de que se hayan eliminado todos los errores sistemáticos. El... Comentario: <i>¿Cuáles son los errores sistemáticos esperados?, al no estar definido un procedimiento de medición conforme a técnicas metrológicas, existe la posibilidad de producirse errores [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.8.	La capacidad de la gama dinámica del analizador para presentar el caso de ruido producido por una sola aeronave de ala fija será de 45 dB, como mínimo, en términos de la diferencia entre el nivel de salida de plena escala y el nivel máximo de ruido del equipo analizador. Comentario: <i>No es clara la indicación, asociado a que el término "gama" no está definida.</i> <i>¿Qué se entiende por nivel máximo de ruido del equipo analizador?</i> [Sic.].	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	A3.4.9.	Se someterá el sistema electrónico íntegro a una calibración eléctrica de frecuencia ... Comentario: <i>Comentario semejante a los anteriores de calibración [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A5.4.2.2.	A5.4.2.12. ...	Aceptado. Se renumera el numeral y se adecua.	A5.4.2.1. ...
AFAC	B2. hasta B9.4.5.2.	B12. ... hasta B89.4.5.2. ...	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	B1. B8.4.5.2. ...
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	B4.8.2.	El nivel de presión acústica producido en la cavidad del acoplador del calibrador de sonido se calculará en las condiciones ambientales de ensayo usándose la información... Se determinará la salida del calibrador de sonido mediante un método que pueda referirse a un laboratorio nacional de disposiciones dentro... Comentario: <i>El Nivel de Presión Acústica que se genera al funcionar el calibrador, es la especificación determinante para el dispositivo incluida en la IEC aplicable.</i> <i>Definir que es un laboratorio nacional de disposiciones [sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
			Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	B4.8.3.	Si se utiliza... un laboratorio nacional de disposiciones en un plazo Comentario: <i>Para el calibrador, las especificaciones están incluidas en la IEC aplicable.</i> <i>Definir que es un laboratorio nacional de disposiciones [Sic].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
			Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	B3.1.1.	...en hertzios.. Comentario: <i>Hertz [Sic.].</i>	No Aceptado. La Norma Oficial Mexicana tiene como base al Anexo 16 Vol. I emitido por la OACI, por lo que se mantiene como aparece en el Proyecto de NOM.	No aplica.
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	B4.5.2.	El micrófono se montará con el elemento sensor a una altura de 1.2 m (4 ft) por Comentario: <i>De acuerdo a la imagen mostrada, el sensor es el diafragma y éste forma parte integral del micrófono y cubierto por una rejilla [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
			laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	
AFAC	B9.3.2.3.	B9.3.2.3. $PNLTM_r = PNLT_r(k_M) + \Delta_B$ B8.3.2.3. Luego se calcula un término de ajuste, Δ_1 , como sigue: ... Comentario: <i>Se coloca el numeral en el párrafo adecuado [Sic.].</i>	Aceptado. Se adecuan los numerales de conformidad con la secuencia de los mismos.	$PNLTM_r = PNLT_r(k_M) + \Delta_B$ B8.3.2.3. Luego se calcula un término de ajuste, Δ_1 , como sigue: ...
INGENIERÍA ACÚSTICA SPECTRUM, S.A. de C.V.	Apéndice B	Comentario: <i>Revisar de forma integral el Apéndice B [Sic.].</i>	No Aceptado. En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; la verificación de cumplimiento del regulado se efectúa únicamente por medio de la presentación de las especificaciones técnicas a través de pruebas documentales que avalen que la aeronave cumple con los límites de ruido establecidos en el Proyecto de NOM; por lo que los métodos de evaluación para la homologación acústica son descritos únicamente para que la Autoridad Aeronáutica los tome como referencia. Es	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
			importante señalar que solo los Estados de diseño (países donde se fabrican y certifican las aeronaves) son los que constatan la revisión de homologación acústica a través de muestreos, mediciones y pruebas de laboratorio o en campo, lo anterior a través de sus correspondientes códigos nacionales de aeronavegabilidad donde se detallan parámetros y procedimientos de cumplimiento. Dado lo anterior y toda vez que el Estado Mexicano no es un Estado de Diseño, no es necesario detallar parámetros y procedimientos más allá de lo que especifica el proyecto de NOM en estudio.	
AFAC	C2. hasta C5.3.2.	C1 2 hasta C4 5 .3.2. ...	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	C1. C4.3.2. ...
AFAC	D2. hasta D7.3.2.	D1 2 hasta D6 7 .3.2. ...	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	D1. D6.3.2. ...
AFAC	E2. hasta E7.2.2.	E1 2 hasta E6 7 .2.2. ...	Aceptado. Se renumeran los numerales y se adecuan de conformidad con la secuencia de los mismos.	E1. E6.2.2. ...

México, Ciudad de México, a 15 de junio de 2022.