

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 6, 11, 12, 28, 30 y 84 de la Ley de Aviación Civil, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO ÚNICO: Se **REFORMAN** los artículos 2; 19, fracción II, inciso b); 82; 84; 86; 93; la denominación del Título Cuarto; los artículos 98; 99, primer párrafo y las fracciones III y IV; 100, primer párrafo; 103, primer párrafo y fracción II; 109, fracciones I, II, IV, VII, VIII, IX y último párrafo; 110, fracciones I, VI, VII y VIII; 112, fracciones IV y V; 113, segundo párrafo; 116, fracciones IV, VII, X y XI; 116-A; 119, fracción I; 126, fracciones III, IV y VI; 127; 129, fracciones III, VIII y IX; 130, primer párrafo; 131, fracciones XIV, XV y último párrafo; la denominación del Capítulo VI del Título Cuarto; 132; 136; 137; 138; 144, fracciones II y III; 160, fracción I; 175; 176; 178; 180; 181; 185; 187; 189; 190; 192; 193; 197, primer y último párrafos; 198, primer párrafo; se **ADICIONAN** los artículos 86 Bis; una Sección Cuarta al Capítulo I del Título Tercero denominada "De los Sistemas de Aeronave Pilotada a Distancia"; los artículos 92 Bis; 92 Ter; 92 Quater; 92 Quinquies; 92 Sexies y 92 Septies; las fracciones V y VI al artículo 99; un Capítulo I Bis al Título Cuarto denominado "De la certificación y producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, simuladores de vuelo, entrenadores, componentes, accesorios y artículos relacionados con las mismas"; los artículos 102 Bis, 102 Ter, 102 Quater, 102 Quinquies, 102 Sexies, 102 Septies; una fracción VII Bis al artículo 109; un último párrafo al artículo 110; una fracción VI al artículo 112; las fracciones I Bis, XII, XIII, XIV y XV al artículo 116; el artículo 116-B; las fracciones X, XI, XII, XIII, XIV y un último párrafo al artículo 129; el artículo 129 Bis; las fracciones XVI y XVII al artículo 131; los artículos 133 Bis, 134 Bis y 138 Bis; un Capítulo IX al Título Cuarto denominado "De las aeronaves no tripuladas"; los artículos 151 Ter; 151 Quater; un último párrafo al artículo 160; los artículos 180 Bis; 197 Bis; 197 Ter; 197 Quater; 197 Quinquies; un Título Octavo denominado "De los Sistemas de Seguridad Operacional", el cual incluye el Capítulo I, denominado "Del Programa Estatal de Seguridad Operacional", y el Capítulo II, denominado "De los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional de los Proveedores de Servicio" y los artículos 199 al 219, y se **DEROGA** la fracción VI del artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. En adición a lo establecido por el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I. Animales domésticos: el animal que ha sido reproducido y criado bajo el control del ser humano, que convive con él y requiere de éste para su subsistencia y que no se trate de animales silvestres. Para efectos de este Reglamento, los animales domésticos se clasifican en:
 - a) Animales de servicio: los que, previo adiestramiento acreditado, pueden llevar a cabo actividades de apoyo a personas con discapacidad, obedecer instrucciones o estar condicionados para lograr fines específicos;
 - b) Animales de apoyo emocional: aquéllos que, como parte de un plan de tratamiento médico proporcionan compañía, alivian la soledad y a veces ayudan con la depresión, la ansiedad, y ciertas fobias, pero no tienen entrenamiento especial para llevar a cabo tareas que ayudan a personas con discapacidad, y
 - c) Especies braquicéfalas: aquéllas que poseen un hocico y cráneo muy acortados;
- II. Condición de aeronavegabilidad: estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y se encuentra en condiciones de operar de modo seguro;
- III. Comercializar o Comercialización: acto mediante el cual el concesionario o permisionario ofrece al público usuario la posibilidad de contratar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, a cambio de una contraprestación;

- IV. Ley: la Ley de Aviación Civil;
- V. Manual del programa estatal de seguridad operacional: documento que emita la Secretaría, que contiene las políticas, objetivos, procesos, procedimientos y responsabilidades del Estado para desarrollar las actividades en materia de seguridad operacional;
- VI. Nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional: nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional establecido por la Secretaría, expresado en términos de objetivos, metas e indicadores de rendimiento;
- VII. Operador aéreo: el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a) de la Ley, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera;
- VIII. Operador de Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia: persona física o moral que es propietario o poseedor de un sistema de aeronave pilotada a distancia;
- IX. Reglas de tránsito aéreo: aquellas disposiciones emitidas por la Secretaría para establecer las condiciones de funcionamiento y operación de la navegación aérea, así como las reglas del aire, y
- X. Secretaría: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO 19. ...

I. ...

II. ...

a) ...

b) Un programa de inversión congruente con las características del servicio que pretende prestar y proyecciones financieras de estado de resultados, flujo de efectivo y balance general a un plazo no menor a tres años;

III. a IV. ...

ARTÍCULO 82. Los miembros de la tripulación de vuelo y de la tripulación de sobrecargos no pueden volar más de noventa horas durante un período de treinta días naturales consecutivos, ni más de un mil horas durante un período de trescientos sesenta y cinco días naturales consecutivos. Asimismo, no pueden volar más de treinta horas durante un período de siete días naturales consecutivos; si son operadas las treinta horas en este período o en uno menor, deben ser relevados de toda actividad aeronáutica en las siguientes veinticuatro horas y se reiniciará el período de siete días naturales consecutivos.

Los recesos o descansos efectuados por el tripulante dentro de estos períodos establecidos de días naturales consecutivos, no podrán ser tomados en cuenta para el reinicio de dichos períodos, prevaleciendo el concepto de días naturales consecutivos.

Cuando los miembros de la tripulación de vuelo o de la tripulación de sobrecargos hayan volado más de ocho horas y treinta minutos durante un período de veinticuatro horas, deben recibir veinticuatro horas de descanso antes de que se les asigne otro servicio.

Sólo para vuelos de largo alcance y como medida excepcional, los miembros de la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de sobrecargos deben volar el excedente en tiempo necesario para completar el vuelo. No obstante lo anterior, los tiempos globales de vuelo y de descanso deben ajustarse a lo dispuesto en este artículo.

La autoridad aeronáutica podrá autorizar variaciones a los límites de horas a que se refiere este artículo conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita para tal efecto, sin afectar las cuestiones de seguridad, tomando en consideración las características del servicio, tipo de aeronave o cuando el desarrollo tecnológico lo requiera.

ARTÍCULO 84. Todo concesionario o permisionario debe establecer y mantener un programa de adiestramiento en tierra y en vuelo autorizado por la autoridad aeronáutica, en el que se asegure que todos los miembros de la tripulación de vuelo reciban la instrucción correspondiente para ejecutar las funciones que les han sido asignadas.

El programa de adiestramiento debe considerar:

- I. Los medios adecuados para la instrucción en tierra y en vuelo;
- II. Instructores debidamente calificados y autorizados por la autoridad aeronáutica;
- III. El adiestramiento en tierra y en vuelo, en el tipo o tipos de aeronave en que preste servicio el tripulante;
- IV. La coordinación adecuada de la tripulación de vuelo, así como adiestramiento en todos los tipos de situaciones o procedimientos de emergencia y anormales, en el que se contemplen, como mínimo, los causados por mal funcionamiento del motor, del fuselaje, de los sistemas, incendio u otras anomalías;
- V. La instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control;
- VI. La capacitación para impartir conocimientos y aptitudes sobre procedimientos de vuelo visual y por instrumentos para el área pretendida de operación, representación cartográfica, la actuación humana incluyendo la gestión de amenazas y errores, así como el transporte de mercancías peligrosas;
- VII. Que todos los miembros de la tripulación de vuelo conozcan las funciones de las cuales son responsables y la relación de dichas funciones con las de otros miembros de la tripulación, particularmente con respecto a los procedimientos anormales o de emergencia, y
- VIII. La instrucción de las funciones que deben ejecutar en caso de una situación que requiera evacuación de emergencia, sobre el uso de todo el equipo de emergencia y de salvamento que deba llevarse a bordo, de igual manera, los simulacros de evacuación de emergencia del avión.

El programa de adiestramiento se repetirá anualmente, ajustándose, en su duración y contenido, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica, e incluirá una evaluación de competencia.

ARTÍCULO 86. El concesionario o permisionario, sobre la base del número de pasajeros, debe establecer el número mínimo de sobrecargos requeridos para cada modelo de aeronave con el fin de auxiliar a la tripulación de vuelo, de conformidad con los procedimientos de seguridad y emergencia establecidos en el manual general de operaciones.

Para efectos del párrafo anterior, el concesionario o permisionario, deberá considerar lo siguiente:

- I. Para aeronaves de veinte a cincuenta pasajeros, se debe designar un sobrecargo;
- II. Para aeronaves de cincuenta y uno a cien pasajeros, se deben designar dos sobrecargos, y
- III. Para aeronaves de más de cien pasajeros, se debe designar un sobrecargo más, de los indicados en la fracción II anterior, por cada cincuenta pasajeros adicionales.

El concesionario o permisionario no podrá operar una aeronave con un número de sobrecargos menor al determinado en el certificado tipo de la misma; de igual forma, no podrá modificar los requisitos mínimos relativos a la tripulación de sobrecargos, sin contar con una previa autorización de la autoridad aeronáutica, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita para tal efecto.

ARTÍCULO 86 Bis. El permisionario o concesionario deberá establecer y mantener un programa de adiestramiento, aprobado por la autoridad aeronáutica, que debe ser completado por todas las personas antes de ser designadas como miembros de la tripulación de sobrecargos. Los miembros de la tripulación de sobrecargos deberán completar un programa periódico de adiestramiento anual. Estos programas de adiestramiento garantizarán que cada sobrecargo:

- I. Sea competente para ejecutar aquellas obligaciones y funciones de seguridad que se le asignen en caso de una emergencia o en una situación que requiera evacuación de emergencia;
- II. Esté adiestrado y sea capaz de usar chalecos salvavidas, balsas salvavidas, deslizadores de evacuación, salidas de emergencia, extintores de incendio portátiles, equipo de oxígeno, botiquines de primeros auxilios, neceseres de precaución universal, desfibriladores externos automáticos y demás equipo de emergencia y salvamento;
- III. Cuando preste servicio en aviones que vuelen por encima de 3000 metros, posea conocimientos respecto al efecto de la falta de oxígeno en el caso de aviones con cabina presurizada, con relación a los fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión;

- IV. Conozca las asignaciones y funciones de los otros miembros de la tripulación en caso de una emergencia, en la medida necesaria para desempeñar sus propias obligaciones como miembro de la tripulación de sobrecargos;
- V. Conozca los tipos de mercancías peligrosas que pueden o no transportarse en la cabina de pasajeros, y
- VI. Tenga conocimiento sobre factores humanos con relación a las funciones de seguridad en la cabina de la aeronave, incluyendo la coordinación entre la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos.

La duración y contenido de cada programa de adiestramiento será de acuerdo con lo que se especifique de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

Sección Cuarta

De los Sistemas de Aeronave Pilotada a Distancia

ARTÍCULO 92 Bis. El operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia es responsable de la operación de la misma. Las autorizaciones o licencias para piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia se clasificarán de acuerdo al peso máximo de despegue del sistema, en términos de lo establecido en el Reglamento correspondiente, en las normas oficiales mexicanas y, en lo no previsto por éstas, en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 92 Ter. El operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia en el espacio aéreo mexicano debe cumplir con las obligaciones, responsabilidades, requisitos y limitaciones establecidas en el presente Reglamento, las normas oficiales mexicanas correspondientes y en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica que resulten aplicables.

ARTÍCULO 92 Quater. La autoridad aeronáutica expedirá, a través del Registro Aeronáutico Mexicano, un folio de registro para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, respecto a las solicitudes realizadas por personas físicas o morales, de nacionalidad mexicana; así como por las solicitudes realizadas por la autoridad competente, tratándose de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, ubicadas en la clasificación de aeronaves mexicanas de Estado, con excepción de las militares previstas en el inciso a) de la fracción II del artículo 5 de la Ley.

El folio de registro que otorgue el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá una vigencia de tres años y se compondrá de un grupo de caracteres alfanuméricos de los que se advierta la clasificación de las aeronaves, fecha de registro, vigencia, entre otros datos que permitan la identificación del sistema de aeronave pilotada a distancia, de conformidad con las normas oficiales mexicanas y, en lo no previsto en éstas, con lo señalado en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia que cuenten con folio de registro, para poder operar en el espacio aéreo mexicano, deberán contar con las autorizaciones emitidas por las autoridades competentes que, en su caso, procedan atendiendo a su clasificación y de acuerdo con lo especificado en las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, en lo señalado en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia mayores a veinticinco kilogramos, para obtener el certificado de matrícula y el correspondiente folio de registro, deberán solicitar también la asignación de marcas de nacionalidad y de matrícula previstas en el artículo 44 de la Ley, para lo cual, se debe cumplir con lo establecido en el Capítulo I del Título Cuarto del presente Reglamento.

ARTÍCULO 92 Quinquies. Las personas extranjeras podrán registrar derechos de propiedad o posesión de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, para su uso en el espacio aéreo mexicano, cumpliendo con los requisitos siguientes:

- I. El uso que se dé al sistema de aeronave pilotada a distancia sea únicamente con fines recreativos;
- II. El sistema de aeronave pilotada a distancia tenga hasta un peso máximo de despegue de 2 kilogramos;
- III. Acredite ante la autoridad aeronáutica su estancia regular en el país, a través del documento expedido por la autoridad competente en la materia, y
- IV. Con los demás requisitos previstos en la Ley, este Reglamento, las normas oficiales mexicanas y las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 92 Sexies. Los operadores de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia que pretendan operar en espacio aéreo mexicano deben cumplir con los requisitos y limitaciones establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente, con las condiciones y limitaciones que establezca la autorización de operación que para cada caso otorgue la autoridad aeronáutica, y con las restricciones operacionales establecidas en la publicación de información aeronáutica.

ARTÍCULO 92 Septies. El propietario o poseedor de una aeronave autónoma o de un globo libre no tripulado, para operarlos en el espacio aéreo mexicano requieren contar con autorización de la autoridad aeronáutica y cumplir los requerimientos y limitaciones establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 93. La formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico se debe realizar en los centros de formación, de capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, que tengan permiso vigente, otorgado por la autoridad aeronáutica.

La autoridad aeronáutica puede otorgar un permiso para el empleo de técnicos extranjeros como asesores o instructores del personal técnico aeronáutico con la finalidad de mejorar el servicio o para utilizar nuevos equipos, siempre y cuando esos técnicos estén acreditados por la autoridad de aviación civil de su país, y ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El permiso a que se refiere el párrafo anterior tendrá una vigencia máxima de seis meses y podrá ser renovable por una sola vez por un periodo igual.

Título Cuarto

De las aeronaves civiles, de la certificación de producción, de sus operaciones y de los talleres aeronáuticos

Capítulo I ...

ARTÍCULO 98. La autoridad aeronáutica al asignar las marcas de nacionalidad y matrícula que identifican a las aeronaves debe cuidar que la combinación de las letras no ocasione confusión con otras señales conocidas y reservadas a la solicitud de socorro, indicación de peligro o similares.

Asimismo, no deberán confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales, ni con las del código Q que comiencen con dicha letra.

La marca de nacionalidad que asigne la autoridad aeronáutica se compone de dos letras y debe ir seguida de un guion y de la marca de matrícula, la cual se compone de tres letras.

Las marcas se deben fijar en la aeronave en la forma y con las características que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, aplicará lo señalado en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

Ninguna aeronave puede tener simultáneamente más de una matrícula.

No se llevará a cabo ninguna asignación de marcas de nacionalidad y matrícula a aeronaves provenientes del extranjero, si la autoridad de aviación civil competente del país extranjero no emite la notificación de cancelación o de no registro en aquel Estado.

ARTÍCULO 99. La autoridad aeronáutica puede otorgar marcas de nacionalidad y matrícula provisionales en los siguientes casos:

I. a II. ...

III. Para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad cuando no cuente con matrícula definitiva, por única ocasión, salvo causa justificada, de conformidad con las disposiciones aplicables;

IV. Para conservación y mantenimiento de aeronaves, bajo resguardo de autoridad competente;

V. Para la certificación de tipo de la aeronave, y

VI. Para la realización de vuelos de prueba en aeronaves recién fabricadas.

ARTÍCULO 100. El certificado de matrícula que emita la autoridad aeronáutica debe contener, entre otros, los siguientes datos:

I. a V. ...

VI. Se deroga.

VII. a XII. ...

Capítulo I Bis**De la certificación y producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, simuladores de vuelo, entrenadores, componentes, accesorios y artículos relacionados con las mismas**

ARTÍCULO 102 Bis. Toda persona física o moral mexicana o extranjera, que en territorio nacional pretenda producir en serie aeronaves, o motores de aeronaves, o hélices, o la producción combinada de estos productos, deberá obtener un certificado de producción de acuerdo con lo establecido en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 102 Ter. Toda persona física o moral mexicana o extranjera, que en territorio nacional pretenda producir los artículos referidos en el artículo anterior, deberá obtener una aprobación de producción, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 102 Quater. La autoridad aeronáutica emitirá, en materia de certificación de aeronaves y su producción, las disposiciones técnico administrativas sobre los estándares de diseño o de aquellos estándares que se adoptarán para la certificación de aeronaves, motores, hélices y sus componentes, así como para la producción de los mismos.

ARTÍCULO 102 Quinquies. La autoridad aeronáutica emitirá o convalidará los Certificados de Tipo y Certificados de Tipo Suplementarios en materia de certificación de aeronaves, con base en los estándares de diseño o de aquellos que se adoptarán para la certificación de aeronaves, motores, hélices y sus componentes, así como para la producción de los mismos.

Los Certificados de Tipo y Certificados de Tipo Suplementarios previstos en el párrafo anterior, son los mismos que se definen en la parte I "Definiciones" del Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 102 Sexies. La autoridad aeronáutica emitirá y, en su caso, convalidará los Certificados de Simuladores de vuelo y entrenadores conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto.

ARTÍCULO 102 Septies. La autoridad aeronáutica emitirá o, en su caso, convalidará los Certificados de equipos y sistemas de apoyo visuales en tierra, así como aquellos sistemas de tierra utilizados por las aeronaves para la navegación, la aproximación y el aterrizaje conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto.

Se requerirá la verificación en tierra o en vuelo, o en vuelo y tierra, de estos sistemas cuando se instalen en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles, conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto.

ARTÍCULO 103. Todo concesionario y permisionario es responsable ante la autoridad aeronáutica de que:

I. ...

II. La tripulación de vuelo conozca y cumpla con los reglamentos y procedimientos prescritos para las zonas que sobrevuele, así como de los aeródromos civiles que utilice, al igual que los servicios e instalaciones de los mismos, y

III. ...

...

ARTÍCULO 109. ...

I. Notificar a la autoridad aeronáutica cualquier deficiencia que observe de las instalaciones y servicios en el curso de sus operaciones, dentro de las veinticuatro horas siguientes, contadas a partir de que observe dicha deficiencia;

II. Formular y modificar su manual general de operaciones, con base en lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes, el cual debe estar autorizado por la autoridad aeronáutica;

III. ...

IV. Suministrar para uso y guía del personal correspondiente, el manual de vuelo autorizado por la autoridad aeronáutica y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;

V. a VI. ...

- VII.** Contar con las listas de verificación que deben seguir las tripulaciones de vuelo antes, durante y después de todas las fases de las operaciones y en los casos de emergencia, a fin de asegurar que se cumplen los procedimientos operacionales contenidos en el manual de la tripulación de vuelo para la operación de la aeronave y en el manual de vuelo de la aeronave o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad y, en su caso, en el manual general de operaciones. En el diseño y utilización de las listas de verificación se observarán los principios relativos a factores humanos;
- VII Bis.** Asegurarse de que cuando a bordo de una aeronave se utilicen maletines de vuelo electrónicos (EFB) portátiles, no se afecte la actuación de los sistemas y equipo del avión o a la capacidad de operar el mismo. Las funciones y requisitos para su aprobación operacional se establecerán las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica;
- VIII.** Contar con un programa de seguridad aérea en un manual autorizado por la autoridad aeronáutica y elaborado conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto, y
- IX.** Contar con un programa de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita autorizado por la autoridad aeronáutica, que se elaborará de conformidad a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto.

Los operadores aéreos deben cumplir con lo dispuesto por las fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII y IX del presente artículo.

ARTÍCULO 110. ...

- I.** Que sus aeronaves cuenten con los libros de bitácora aprobados por la autoridad aeronáutica y elaborados conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto;
- II. a V. ...**
- VI.** Cuando sus aeronaves estén provistas de una puerta en la cabina de la tripulación de vuelo, esta puerta debe poder asegurarse desde el interior de la cabina, la cual debe permanecer cerrada y asegurada durante todo el tiempo de vuelo y se deberán proporcionar los medios para que la tripulación de sobrecargos pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina;
- VII.** Asegurarse de que el personal técnico aeronáutico bajo su servicio cuente con todos los elementos necesarios para cumplir con las disposiciones que para la operación de los servicios establece la Ley, este Reglamento y demás disposiciones que resulten aplicables, así como cerciorarse de su efectivo cumplimiento, y
- VIII.** Cuando la aeronave se halle implicada en un accidente o incidente, de asegurarse, de que se conserven todas las grabaciones relacionadas con los registradores de vuelo y, de ser necesario, los registradores de vuelo correspondientes, así como de mantener su custodia mientras se determina lo que ha de hacerse con ellos de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la Secretaría.

La puerta en la cabina, a la que se refiere la fracción VI de este artículo, debe estar diseñada y aprobada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metrallicas de granadas y las intrusiones a la fuerza por personas no autorizadas de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 112. ...

I. a III. ...

- IV.** Las salidas de emergencia de la aeronave;
- V.** Los procedimientos para la evacuación de la aeronave en tierra o acuatizaje de emergencia, y
- VI.** Otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.

ARTÍCULO 113. ...

Toda aeronave debe tener instalado un arnés de seguridad para uso de cada integrante del personal de vuelo y estar equipada con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás dentro de los quince grados del eje longitudinal de la aeronave para la tripulación de sobrecargos, en su caso.

ARTÍCULO 116. ...

I. ...

I. Bis. La aeronave cuente con certificado de matrícula y certificado de aeronavegabilidad vigentes o, en su caso, el documento que acredite la asignación de marcas de nacionalidad y matrícula;

II. y III. ...

IV. El peso de la aeronave y el lugar del centro de gravedad permitan realizar el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

V. y VI. ...

VII. Cada miembro de la tripulación de vuelo cuente con licencia vigente y con el certificado de capacidad respectivo y, en su caso, tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones de radiotelefonía;

VIII. y IX. ...

X. Se recabe y examine cuidadosamente toda la información meteorológica requerida y disponible según el tipo de vuelo, de acuerdo a las reglas de vuelo visual o vuelo por instrumentos, siendo responsable de cumplir estrictamente con los mínimos meteorológicos en la ruta, aeródromo de origen, destino o alterno señalados en las reglas de tránsito aéreo y en la publicación de información aeronáutica correspondiente del país o países que opere;

XI. Las instalaciones y servicios terrestres o marítimos sean los adecuados para el vuelo que va a realizarse;

XII. Se pueda llevar a cabo el vuelo correspondiente sin peligro, conforme a los procedimientos técnicos establecidos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación;

XIII. Se lleva suficiente cantidad de oxígeno respirable, para suministrar a miembros de la tripulación y a pasajeros;

XIV. La tripulación de sobrecargos haya verificado que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros quede bien asegurado, y

XV. La aeronave cumple con las demás condiciones de aeronavegabilidad y de seguridad que le señale la Ley, este Reglamento y otras disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 116-A. Para obtener la aprobación del plan de vuelo a que se refiere la fracción VIII del artículo anterior, se debe presentar solicitud por escrito o transmitirse por vía telefónica, interfono, frecuencia de radiocomunicación aeronáutica establecida o cualquier otro medio electrónico, en el formato que al efecto autorice la autoridad aeronáutica, conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas para tal efecto.

La autoridad aeronáutica, en cualquier momento podrá requerir al operador aéreo o a la tripulación de vuelo, la presentación física de la documentación que respalde la solicitud del plan de vuelo a efecto de verificar que se cumple con lo previsto en las disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 116-B. El comandante o piloto al mando debe evitar una aproximación para el aterrizaje por debajo de 300 metros sobre la elevación del aeródromo, excepto cuando constate que, de acuerdo con la información disponible sobre el estado de la pista y la información relativa a la performance del avión, pueda realizarse un aterrizaje seguro.

ARTÍCULO 119. ...

I. Notificar al comandante del aeródromo más próximo cualquier incidente o accidente con relación a la aeronave, y

II. ...

ARTÍCULO 126. ...

I. a II. ...

III. Con el que, en caso de que un motor quede fuera de operación durante el vuelo en ruta, pueda continuar hasta un aeródromo civil sin que tenga que volar en ningún punto a una altitud inferior a la mínima de vuelo, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo; asimismo, la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo al procedimiento establecido en las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica. En el caso de aeronaves de tres o más motores, se considera también la restricción del peso anterior en previsión de falla de dos de los motores en ruta;

- IV. Con el que, en caso de que un motor quede fuera de operación, pueda aterrizar después de haber salvado, con margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación, con la seguridad de que puede detenerse dentro de la distancia disponible de aterrizaje, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo y la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes o, a falta de éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica;
- V. ...
- VI. Para el despegue o aterrizaje, de los máximos permitidos a efecto de que no rebase el nivel efectivo de ruido en decibeles que señale la autoridad competente y la autoridad aeronáutica en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 127. Para que la autoridad aeronáutica otorgue el certificado de aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en territorio nacional, éstas deben cumplir con los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y el certificado tipo que convalide o emita la autoridad aeronáutica y que como resultado de la verificación obtengan la certificación a la condición de aeronavegabilidad y además contar los instrumentos, equipo y documentos que señale el presente Reglamento y las disposiciones técnico administrativas que emita para tal efecto.

El certificado de aeronavegabilidad tendrá una vigencia de dos años. El otorgamiento y revalidación de la vigencia se concederá siempre y cuando se demuestre la condición de aeronavegabilidad y se cumplan con las condiciones y requisitos que señalen las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

Para resolver sobre el otorgamiento o revalidación del certificado de aeronavegabilidad, la autoridad aeronáutica tiene un plazo de dos días hábiles, cuando la aeronave se ponga a disposición de la autoridad en territorio mexicano para su inspección, y de tres días hábiles, cuando la aeronave se ponga a disposición de la autoridad aeronáutica en el extranjero.

ARTÍCULO 129. ...

I. a II. ...

- III. El asiento o litera para cada persona mayor de dos años de edad, equipado cada uno con cinturón de seguridad y suministro de oxígeno, si el modelo de la aeronave así lo requiere, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes o, a falta de éstas, con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica;

IV. a VII. ...

- VIII. El equipo necesario para hacer señales de socorro, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes o, a falta de éstas, con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica;
- IX. Los medios para el sustento de la vida, apropiados al área sobre la que se vaya a volar;
- X. El sistema de advertencia de la proximidad del terreno de conformidad con las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica;
- XI. Los registradores de vuelo de conformidad con las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica;
- XII. Las luces en número, ubicación y con las características que establezcan las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica;
- XIII. El sistema anticolidión de a bordo de conformidad con las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica, y
- XIV. Los demás que le señale la Ley, este Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Los operadores aéreos únicamente deben cumplir lo dispuesto en las fracciones I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII y XIV anteriormente señaladas.

ARTÍCULO 129 Bis. Toda aeronave que realice operaciones bajo las reglas de vuelo visual debe contar como mínimo con:

- I. El equipo con medios que le permita medir y exhibir:
 - a) El rumbo magnético;
 - b) La altitud de presión barométrica, y
 - c) La velocidad indicada;
- II. El equipo con medios que le permita medir y exhibir el tiempo en horas, minutos y segundos, y
- III. Los demás que le señale la Ley, este Reglamento y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 130. Todas las aeronaves que operen sobre agua, incluyendo los hidroaviones y las anfibas, deben llevar a bordo, como mínimo, además de lo establecido en los artículos 129 y 129 Bis, lo siguiente:

I. a III. ...

ARTÍCULO 131. ...

I. a XIII. ...

- XIV. El plan operacional de vuelo;
- XV. Cualquier aprobación específica para la operación u operaciones que se realizarán, salvo que por caso fortuito o fuerza mayor sea imposible llevar a bordo dicha documentación;
- XVI. Los procedimientos para la tripulación de vuelo al mando de aeronaves interceptadas, y
- XVII. Los demás que, en su caso, se determine en las normas oficiales mexicanas y, en lo no previsto en éstas, en las disposiciones técnico administrativas, con base en el avance en el desarrollo tecnológico.

Los operadores aéreos únicamente deben cumplir lo dispuesto en las fracciones I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XV, XVI y XVII, señaladas en el párrafo anterior.

Capítulo VI

Del equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia de a bordo

ARTÍCULO 132. Las aeronaves que operen de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos, o bien, bajo las reglas de vuelo visual, áreas oceánicas o vuelos nocturnos, deben contar con el equipo que permita mantener la comunicación de conformidad con las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, conforme a lo señalado en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 133 Bis. Toda aeronave debe contar con el equipo de vigilancia apropiado para la ruta y aeródromo que pretenda utilizar y asegurar que, en el caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para permitirle cumplir con su plan operacional de vuelo y de conformidad con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 134 Bis. Las aeronaves deben contar con los equipos y sistemas que señalen las normas oficiales mexicanas o, a falta de éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica, relativos a:

- I. Grabación de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo, grabación de datos de vuelo y registradores de vuelo, o el uso combinado de éstos;
- II. Sistema que permita dar una advertencia y alerta del impacto contra el terreno;
- III. Sistema que permita alertar al piloto la presencia de un tráfico y prevención de la colisión;
- IV. Visualizador (HUD) "Proyector visual frontal" o equivalentes, sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) o sistemas de visión combinados (CVS), sólo para aeronaves que cuenten con sistemas de aterrizaje automático;
- V. Maletines de vuelo electrónicos (EFB);
- VI. Sistema de vigilancia dependiente automática, de difusión o de contrato;
- VII. Equipo que permita la localización de una aeronave que se haya accidentado;
- VIII. Sistemas de posicionamiento global satelital;

- IX. Instrumentos, equipos y sistemas para la navegación basada en el desempeño;
- X. Sistemas y equipos para operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida;
- XI. Sistema para la provisión y uso de oxígeno;
- XII. Sistema de radar meteorológico;
- XIII. Sistema de predicción y advertencia de la cizalladura del viento;
- XIV. Sistema para el aterrizaje por instrumentos en condiciones meteorológicas adversas, y
- XV. Sistema de energía auxiliar en caso de falla del sistema principal.

Los equipos y sistemas señalados en este artículo que utilicen bases de datos para su operación deben estar actualizados y validados para su uso previo a la realización del vuelo.

ARTÍCULO 136. El personal técnico aeronáutico de tierra responsable del mantenimiento y reparación de aeronaves y equipo debe contar con la licencia correspondiente en la cual se debe indicar su especialidad y categoría, además de su capacidad, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica. El personal de mantenimiento, reparación e inspección debe haber tomado previamente los cursos específicos de las aeronaves y equipos a su cargo.

ARTÍCULO 137. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo, así como el operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia con certificado de tipo, es responsable, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica, de llevar y conservar, además del control de boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad, los registros siguientes:

- I. Respecto a toda la aeronave:
 - a) El tiempo total del funcionamiento;
 - b) Fechas y tiempos de aplicación de servicios, y
 - c) Registros detallados de los trabajos de mantenimiento que demuestren que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la conformidad de mantenimiento;
- II. Respecto a los componentes controlados de la aeronave, especificados en el manual del fabricante:
 - a) Tiempo total de funcionamiento;
 - b) Fecha de la última reparación mayor, y
 - c) Detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones;
- III. Respecto a aquellos instrumentos y equipo cuyas condiciones de servicio y durabilidad se determinan según el tiempo de funcionamiento:
 - a) Los registros del tiempo de funcionamiento necesarios para determinar las condiciones de servicio y calcular su durabilidad, y
 - b) La fecha del último servicio, y
- IV. Respecto a toda estación de control de un sistema de aeronave pilotada a distancia con certificado de tipo:
 - a) El tiempo total del funcionamiento, y
 - b) Fechas y tiempos de aplicación de servicios;

Las personas a que se refiere este artículo deben cerciorarse de que los registros y controles antes indicados se conserven durante noventa días naturales después de haber terminado la vida útil de la aeronave y de los componentes. En caso de que se transfiera la propiedad de las aeronaves, dichos registros les deben ser entregados al nuevo propietario.

Las responsabilidades de los pilotos de un sistema de aeronave pilotada a distancia serán previstas de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 138. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo, así como el operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia con certificado de tipo, deben conservar durante un año todos los documentos relacionados con la aplicación y liberación de mantenimiento de las aeronaves. Cada uno de los relativos a los trabajos ejecutados llevará la firma y número de la licencia del mecánico que lo realizó, así como el número asignado al taller por la autoridad aeronáutica, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 138 Bis. El operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia sin certificado de tipo es el responsable de dar mantenimiento al sistema, conforme a lo indicado en las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 144. ...

I. ...

II. Dar aviso a la autoridad aeronáutica sobre las fallas y los defectos graves encontrados al momento de efectuar un trabajo en una aeronave o sus componentes, que puedan constituir un peligro para la operación de la misma, así como del inicio de trabajos de reparación en una aeronave o equipo accidentado;

III. Asegurarse que el trabajo efectuado se lleve a cabo conforme a los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la autoridad aeronáutica, a los boletines de servicio del fabricante, a las directivas de aeronavegabilidad y al manual de procedimientos del taller;

IV. a V. ...

Capítulo IX

De las aeronaves no tripuladas

ARTÍCULO 151 Ter. Las aeronaves no tripuladas se clasifican en:

I. Aeromodelos;

II. Aeronaves Autónomas;

III. Globos Libres No Tripulados;

IV. Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia, y

V. Aeronaves No Tripuladas que por su desarrollo tecnológico no se encuentren en las clasificaciones anteriores.

ARTÍCULO 151 Quater. Los fabricantes y armadores nacionales y extranjeros de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, que pretendan ser operados en el espacio aéreo mexicano, deben cumplir los requerimientos establecidos para su aprobación de tipo de acuerdo con la norma oficial mexicana y, en lo no previsto por ésta, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica y de conformidad con los tratados.

ARTÍCULO 160. ...

I. Abrir y cerrar su plan de vuelo conforme a las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica, y

II. ...

El cierre del plan de vuelo, referido en la fracción I del párrafo anterior, se considerará efectuado al momento del aterrizaje de la aeronave en la estación, y por estación, para estos efectos, se entenderá el aeropuerto, aeródromo civil o punto de destino, previsto en el plan de vuelo.

La autoridad aeronáutica, en cualquier momento podrá requerir al operador aéreo o a la tripulación de vuelo, la presentación física del cierre del plan de vuelo, a efecto de verificar que se cumple con lo previsto en las disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 175. Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves extraviadas o accidentadas deberán integrarse en los planes de emergencia de los aeródromos.

Su aplicación y eficacia será vigilada por la Secretaría, actuando de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que ésta emita para tal efecto.

Todas las acciones de búsqueda y salvamento realizadas hasta la localización o no de la aeronave y el rescate de sus ocupantes, deberán quedar debidamente documentados en un acta, ya que son de interés público. La clasificación, desclasificación y acceso a la información que genere o custodie la Secretaría en materia de búsqueda y salvamento, deberá ajustarse a lo previsto en artículo 81 Ter de la Ley.

Las brigadas de búsqueda y salvamento podrán estar conformadas por autoridades civiles o militares o por ambas, en el ámbito de sus atribuciones; así como por organizaciones privadas que se encuentren debidamente ubicadas y equipadas para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento, estas últimas estarán coordinadas por la Secretaría, de conformidad con los planes de operación de búsqueda y salvamento de cada terminal aérea.

Cuando resulten personas heridas a consecuencia de un accidente de aviación, el propietario, concesionario, permisionario u operador aéreo debe tomar las medidas conducentes, de conformidad con lo establecido en los protocolos de asistencia a las víctimas fallecidas en el accidente; garantizando la inmediata asistencia médica a los supervivientes y asistiendo a sus familiares.

ARTÍCULO 176. La búsqueda y salvamento comprende:

- I. La coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento;
- II. La coordinación de las maniobras de las aeronaves que participen en la búsqueda y salvamento;
- III. La coordinación de las maniobras de auxilio, y la movilización oportuna de los grupos de búsqueda y salvamento, y
- IV. La localización de aeronaves extraviadas o accidentadas, el rescate y salvamento de los sobrevivientes, la recuperación de cadáveres y restos humanos y el aseguramiento de carga, valores y correo transportados en la aeronave.

El servicio de búsqueda y salvamento estará bajo control y dirección de la Secretaría, la cual podrá auxiliarse con las Comandancias Regionales y Comandancias de Aeropuerto, respectivamente, quienes coadyuvarán en la organización de las brigadas de salvamento y centros de alerta, conforme a las disposiciones técnico administrativas que para tal efecto emita la Secretaría.

La Secretaría, dentro de su ámbito de competencia y, con base en los planes de operación de búsqueda y salvamento, coordinará con otras instituciones gubernamentales, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios, servicios de tránsito aéreo, clubes, entre otros, lo necesario para establecer y prestar de manera inmediata en el territorio nacional, incluyendo la jurisdicción de las aguas marinas mexicanas, islas y espacios aéreos correspondientes el servicio de búsqueda y salvamento, el cual estará disponible durante las veinticuatro horas del día.

ARTÍCULO 178. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo, a solicitud de la Secretaría, deben prestar ayuda con sus aeronaves, sin excepción, en la búsqueda y salvamento de cualquier otra aeronave que se encuentre en peligro o necesite ser socorrida.

Toda aeronave de búsqueda y salvamento deberá contar con el equipo necesario para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de socorro, en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como en las frecuencias que puedan prescribirse. Asimismo, deberá contar con un localizador de emergencia, de conformidad con la norma oficial mexicana y, en lo no previsto por ésta, conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

La Secretaría se cerciorará que en los planes de operación de búsqueda y salvamento se establezcan los procedimientos para la prestación de los servicios aeroportuarios y de abastecimiento de combustible para las aeronaves que proporcionen el servicio de búsqueda y salvamento, así como los procedimientos de coordinación con la comandancia de aeropuerto para tales efectos.

ARTÍCULO 180. Toda persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo debe dar cuenta de ello, por cualquier medio, a la autoridad más cercana de cualquiera de los tres niveles de gobierno, y ésta tiene la obligación de comunicarlo al comandante del aeródromo o al representante de la Secretaría.

La Secretaría se encargará de implementar las normas y métodos recomendados en materia de investigación de accidentes e incidentes de aviación, que emita la Organización de Aviación Civil Internacional, como Estado del suceso, en una investigación en territorio mexicano. Además, será el representante Acreditado del Estado de Matrícula o del Operador cuando en un accidente o incidente en el extranjero se vea involucrada una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas.

Todo accidente o incidente de aviación suscitado dentro de territorio nacional, así como aquellos que involucren a una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana ocurridos fuera de territorio nacional, deberán ser notificados a la Secretaría, a través de la unidad administrativa encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aviación, de acuerdo con el plan de operación de búsqueda y salvamento.

Artículo 180 Bis. Las personas que están obligadas a notificar, en términos de las disposiciones técnico administrativas emitidas por la Secretaría, respecto a cualquier accidente o incidente de aviación, son las siguientes:

- I. Los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos nacional o extranjero; así como los propietarios de una aeronave;
- II. La tripulación de la cabina de mando de la aeronave;
- III. El personal que haya firmado el certificado de liberación de mantenimiento de una aeronave accidentada o incidentada, así como quien haya efectuado la instalación, mantenimiento, modificación, reparación, revisión o vuelo de prueba de dicha aeronave;
- IV. El administrador y personal de operaciones del aeródromo donde se presentaron los hechos;
- V. Quienes desempeñen funciones relacionadas con la operación de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, preparación de la hoja de embarque, carga y balance, y remolque dentro de un aeródromo, y
- VI. El personal de los servicios de tránsito aéreo.

Asimismo, la Secretaría establecerá los formatos disponibles para que el personal técnico aeronáutico realice los reportes voluntarios y obligatorios de incidentes de aviación, en las disposiciones técnico administrativas que emita para tal efecto.

ARTÍCULO 181. La Secretaría, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina, así como las demás autoridades competentes federales, estatales o municipales, que se presenten al lugar en que haya ocurrido un accidente aéreo, se coordinarán en el ámbito de sus respectivas atribuciones para la búsqueda y salvamento relacionado con accidentes e incidentes de aeronaves civiles. Tales autoridades tendrán que coadyuvar y cooperar con la comandancia del aeródromo y los investigadores de la Secretaría.

Una vez acordonado el sitio donde se encuentren rastros de la aeronave accidentada, las autoridades competentes encargadas de la custodia permitirán el acceso inmediato a los grupos de búsqueda y salvamento, en términos de los métodos y normas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y mantendrán una estrecha vigilancia hasta que lleguen los investigadores técnicos y demás personal autorizado por la Secretaría, asimismo deben brindarles las facilidades necesarias para la investigación.

ARTÍCULO 185. La Secretaría integrará, en términos del artículo 81 de la Ley, a la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, para lo cual la conformará con expertos técnicos en materia aeronáutica e investigadores de accidentes e incidentes aéreos del Estado de matrícula y del fabricante de la aeronave, procurando que sean especializados en el tipo de equipo accidentado o incidentado, para que coadyuven en la investigación que efectúe dicha Comisión.

La Secretaría determinará los procedimientos para realizar la investigación de accidentes e incidentes aéreos y los mantendrá actualizados con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos que se constituya tendrá como propósito identificar la causa probable del accidente, elaborar el informe de hechos o preliminar y el informe final, así como hacer recomendaciones de seguridad operacional de carácter preventivo a los sujetos involucrados en un accidente o incidente en cualquier fase de la investigación.

La publicación de los informes referidos en el párrafo anterior se tratará en los términos que establece el artículo 81 Ter de la Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Los sujetos involucrados en un accidente o incidente, obligados a implementar las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, deberán dar seguimiento a las mismas, notificando a ésta el plazo que requieren para implementar las recomendaciones, así como reportar las acciones de implementación tomadas y ejecutadas o, en su caso, pronunciarse respecto de los impedimentos que tengan para cumplir con la implementación de las recomendaciones.

ARTÍCULO 187. El comandante de aeropuerto está obligado a coadyuvar con la Secretaría en el inicio de la investigación de campo y debe reunir en el lugar del accidente los elementos que puedan servir a la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, para que ésta determine la causa probable del mismo, para lo cual, deberá relacionarlos en un acta y entregarlos a los investigadores de la Secretaría, apoyándose en el Manual de Investigación y las disposiciones técnico administrativas expedidas por la Secretaría.

La Secretaría, antes de remover una aeronave accidentada o parte de ella, coordinará las acciones necesarias con todas las autoridades y los sujetos involucrados para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período requerido para la investigación.

El operador, permisionario o propietario de una aeronave involucrada en un accidente o incidente, es responsable de preservar, en la medida de lo posible, los restos de la aeronave, la carga y el correo a bordo de la aeronave, los registros relacionados con la operación y mantenimiento de la aeronave; el registro del personal técnico aeronáutico involucrado en el suceso, así como los registradores de memoria no volátil, de datos de vuelo, de voz, o similares; hasta que la Secretaría tome la custodia de la misma u otorgue la liberación de los restos de la investigación, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la Secretaría.

ARTÍCULO 189. El propietario, concesionario, permisionario u operador aéreo, incluyendo los operadores de un sistema de aeronave pilotada a distancia, tienen la obligación de entregar a la Secretaría, todos los documentos y datos que posean relacionados con la tripulación de una aeronave accidentada o incidentada, para coadyuvar en la investigación que lleve a cabo la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, asimismo deberán proporcionarle los videos y certificaciones relativas al aeródromo; las imágenes de video radar, audios y sus transcripciones, entre otros, de los servicios de tránsito aéreo y de los prestadores de servicios, que posean con relación con la operación de la aeronave; de conformidad las disposiciones técnico administrativas emitidas por la Secretaría.

La Secretaría en materia de prevención de accidentes de aviación deberá publicar en su sitio web, lo antes posible, dentro de un plazo de doce meses, el informe final o, en su caso, el informe de hechos o preliminar cuando se trate de un accidente mayor, indicando el estatus de la investigación.

La Secretaría podrá reabrir una investigación cuando obtenga pruebas que no hubiesen sido valoradas en la investigación inicial, siempre y cuando la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos determine que dicha prueba cumple con valores de autenticidad e impacto en el factor causal y contribuyente del accidente o incidente.

La Secretaría, después de la investigación de un accidente o incidente de una aeronave, puede dictar las medidas preventivas que considere necesarias o urgentes y ordenar su modificación o incorporación a los programas de seguridad o manuales que apliquen en materia aeronáutica.

ARTÍCULO 190. La Secretaría debe tomar las medidas pertinentes para que se establezca y mantenga un banco de datos de accidentes e incidentes, provenientes de las notificaciones de éstos, que facilite el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, para que la dependencia determine las medidas preventivas necesarias.

La información contenida en la base de datos será utilizada únicamente para mejorar la seguridad de la aviación civil.

ARTÍCULO 192. La visita de verificación, referida en el artículo anterior, no debe impedir el desarrollo normal de las actividades del concesionario, permisionario u operador aéreo, así como del operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia, con certificado de tipo, ni interrumpir total o parcialmente la prestación de los servicios.

Una verificación mayor, para los efectos de la Ley Federal de Derechos, es aquélla que se realice de manera integral a los concesionarios y permisionarios, y cubra aspectos técnicos, financieros, jurídicos y administrativos, entre otros, y la verificación menor, para los mismos efectos, es aquélla que se practique a los centros de formación, capacitación y adiestramiento, a los servicios aéreos especializados bajo la modalidad de fumigador aéreo, a los operadores aéreos, así como a los operadores de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia con certificado de tipo, y sobre aspectos específicos a concesionarios o permisionarios, en especial a las aeronaves, sus partes o refacciones.

ARTÍCULO 193. El titular de una concesión, permiso o autorización y todo operador aéreo u operador de un sistema de aeronave pilotada a distancia debe rendir los informes que le solicite la autoridad aeronáutica en materia técnica-operativa, financiera, legal o administrativa, así como de las actividades relacionadas con las mismas, en particular de los programas de mantenimiento y seguridad operacional de aeronaves.

Si de la información presentada y de las verificaciones que, en su caso, se realicen, se resuelve que el concesionario o permisionario no cumple con las disposiciones aplicables, la autoridad aeronáutica debe proceder a imponer las sanciones y, en su caso, establecer las medidas de seguridad correspondientes.

ARTÍCULO 197. La autoridad aeronáutica procederá a la suspensión de los servicios aéreos, operaciones, licencias y certificados de capacidad, según corresponda, cuando:

I. a VIII. ...

La autoridad aeronáutica establecerá las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y las demás disposiciones técnico administrativas que resulten aplicables.

ARTÍCULO 197 BIS. A la Secretaría le corresponde imponer las sanciones que la Ley prevé en:

- I. Artículo 15, respecto de la revocación de las concesiones;
- II. Artículo 86, fracciones I, inciso j), V, y VII;
- III. Artículo 86 Bis, sólo cuando se trate de los supuestos comprendidos en la fracción inmediata anterior;
- IV. Artículo 87, fracción XI;
- V. Artículo 88, fracciones XI, XVI y XX;
- VI. Artículo 89, y
- VII. En los demás artículos que expresamente señala la Ley.

ARTÍCULO 197 TER. A la autoridad aeronáutica le corresponde imponer las sanciones que la Ley prevé en:

- I. Artículo 15, respecto de la revocación de los permisos;
- II. Artículo 86; con excepción de los supuestos referidos en la fracción I del artículo anterior de este Reglamento;
- III. Artículo 86 Bis, sólo cuando se trate de los supuestos comprendidos en la fracción inmediata anterior;
- IV. Artículo 87;
- V. Artículo 88 fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII, XIX y XX;
- VI. Artículo 88 Bis;
- VII. Artículo 88 Bis 1;
- VIII. Artículo 88 Ter;
- IX. Artículo 88 Quater, y
- X. En los demás artículos que expresamente señala la Ley.

ARTÍCULO 197 QUATER. La autoridad aeronáutica revocará la autorización o licencia de piloto de un sistema de aeronave pilotada a distancia, civiles o de Estado, excepto las militares, por ser infracciones graves para la seguridad de las operaciones aéreas, de conformidad con lo establecido en el artículo 88 Bis 1, párrafo tercero de la Ley, cuando se trate de las conductas siguientes:

- I. Operar la aeronave en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes;
- II. Permitir por actos u omisiones, siendo responsable de la aeronave, que otra persona opere en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes, y
- III. Realizar actos u omisiones que constituyan uno o algunos de los delitos previstos en los artículos 84, 84 bis y 86, fracción II de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos; 461 de la Ley General de Salud, y 139, 139 ter, 140, 170, 172 bis, párrafo segundo, 194, fracción I, 289, 290, a 293 y 302 del Código Penal Federal.

ARTÍCULO 197 QUINTOS. La autoridad aeronáutica revocará la autorización, aprobación o certificación otorgada a los fabricantes, armadores o poseedores de aeronaves no tripuladas, civiles o de Estado, excepto las militares, de conformidad con el artículo 88 Bis 1, párrafo tercero, cuando transgredan o incumplan las especificaciones o limitaciones previstas en sus respectivas autorizaciones, y la autoridad aeronáutica determine que dicho incumplimiento es grave para la seguridad de las operaciones aéreas o se haya vulnerado la integridad física de terceros y de sus bienes.

ARTÍCULO 198. En los casos de denegación del embarque porque se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, la autoridad aeronáutica sancionará en términos de lo dispuesto por el artículo 87, fracción VII, de la Ley por negarse a prestar el servicio, sin perjuicio de que se imponga una sanción en términos de lo dispuesto por el artículo 89 del mismo ordenamiento, cuando el concesionario o permisionario no proporcione al pasajero cualquiera de las opciones o la indemnización que se señalan en el artículo 52 de la Ley.

...

Título Octavo

De los Sistemas de Seguridad Operacional

Capítulo I

Del Programa estatal de seguridad operacional

ARTÍCULO 199. La autoridad aeronáutica expedirá y publicará el Programa estatal de seguridad operacional (SSP), el cual contendrá los elementos previstos en la Ley de la materia, el cual se publicará en el sitio web de la autoridad aeronáutica.

Las políticas, objetivos y procedimientos de la seguridad operacional en la Aviación Civil se documentarán en el Manual del programa estatal de seguridad operacional, en congruencia con los tratados, normas oficiales mexicanas y las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

El Manual del programa estatal de seguridad operacional contendrá los principios, organización, responsabilidades y procedimientos a seguir para la salvaguarda de la seguridad operacional. En el mismo se involucrarán de manera integral a todos los participantes que intervienen en la seguridad operacional.

El Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) involucra las acciones encaminadas a la identificación de peligros, análisis, evaluación, control y reducción de los riesgos en la prestación del servicio de transporte aéreo, considerándolos por su origen multifactorial y en un proceso permanente de mejora continua en el que deberán participar las autoridades competentes, así como los proveedores de servicio a que refiere la Ley de la materia.

La autoridad aeronáutica, para los efectos de este artículo y del artículo 200 de este Reglamento, se apoyará en una herramienta informática que facilite la recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para los fines previstos en la Ley de la materia.

Los proveedores de servicio, el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos o el fabricante de equipo aeronáutico, proporcionarán a la autoridad aeronáutica la información que necesite para integrar el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), asimismo permitirán que ésta la procese, analice, compile, utilice y difunda; lo anterior conforme a los acuerdos que se concierten en términos del artículo 78 Bis 9 de la Ley.

La autoridad aeronáutica, en los casos no previstos en el párrafo anterior, podrá concertar los acuerdos en materia de seguridad operacional necesarios para recopilar, analizar, compartir, utilizar y difundir la información que integrará el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

ARTÍCULO 200. La autoridad aeronáutica a través de la herramienta informática referida en el artículo anterior establecerá y mantendrá una base de datos sobre seguridad operacional bajo los estándares internacionales de seguridad en la protección de la información. El Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), permitirá el intercambio de información con los proveedores de servicio y con otros países, para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la procedente de sus sistemas de notificación de accidentes e incidentes, a fin de determinar las medidas necesarias que permitan mejorar la seguridad operacional.

ARTÍCULO 201. La autoridad aeronáutica tendrá acceso a la información de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicio a través de visitas de vigilancia, en cumplimiento a sus atribuciones en materia de seguridad operacional.

ARTÍCULO 202. La autoridad aeronáutica establecerá en el Manual del programa estatal de seguridad operacional, los requisitos mínimos con relación a las competencias requeridas del personal designado para llevar a cabo las funciones de administración y vigilancia de seguridad operacional y tomará las medidas necesarias para proporcionar instrucción inicial y recurrente que resulte apropiada para mantener y mejorar las competencias de dicho personal de la Secretaría al nivel requerido.

La vigilancia de seguridad operacional, para los efectos de este artículo, se entiende como las acciones establecidas por la autoridad aeronáutica en el Manual referido en el párrafo anterior, con la finalidad de asegurar que se cumpla con los niveles aceptables de seguridad operacional de los proveedores de servicio.

ARTÍCULO 203. La autoridad aeronáutica definirá los indicadores para medir el sistema de aviación del país, así como el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional, o por debajo del mismo del rendimiento en materia de seguridad operacional de cada uno de los indicadores que determine necesarios, y establecerá las medidas preventivas o correctivas a realizarse para la disminución del riesgo.

ARTÍCULO 204. La autoridad aeronáutica establecerá un Comité de Seguridad operacional que se integrará en los términos que establezca el Manual del programa estatal de seguridad operacional.

Dicho Comité de Seguridad Operacional tendrá por objeto implementar y dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), e identificar, definir y mejorar los requisitos y las responsabilidades relativas a la creación y el mantenimiento del mismo.

El Comité podrá convocar a representantes de los proveedores de servicio de la industria, para la atención de los asuntos relativos a temas de seguridad operacional a nivel sistema de aviación de México.

Los integrantes del Comité de Seguridad Operacional y sus reglas de operación estarán definidos en el Manual de Seguridad Operacional del Estado.

Capítulo II

De los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional de los Proveedores de Servicio

ARTÍCULO 205. Los proveedores de servicio deberán implementar y mantener un Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), como parte del Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Cuando requieran contratar a un tercero, para la prestación de un servicio, serán responsables de garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad operacional que establezca su Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), de conformidad con las normas oficiales mexicanas y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 206. La autoridad aeronáutica tendrá la facultad de requerir, en cualquier momento, a los proveedores de servicio, modificar su Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), en caso de que éste no sea acorde al tamaño o dimensión de la organización, la naturaleza y/o complejidad de las operaciones o actividades aéreas que realicen.

ARTÍCULO 207. Los proveedores de servicio deberán elaborar e implementar un programa de capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional, el cual debe ser apropiado respecto al nivel, funciones e involucramiento del personal con la aplicación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); conforme a los lineamientos que emita la autoridad aeronáutica, de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas o, a falta de éstas, conforme a las Disposiciones Técnico Administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 208. La autoridad aeronáutica vigilará el cumplimiento de cada una de las fases de implementación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), de los proveedores de servicio, de acuerdo a su plan de implementación, de conformidad con la norma oficial mexicana y, en lo no previsto por ésta, conforme a las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

Una vez aprobadas las cuatro fases de implementación del Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), el proveedor de servicio deberá solicitar a la autoridad aeronáutica, la expedición del Certificado de Aprobación del Sistema de gestión de la seguridad operacional.

La autoridad aeronáutica podrá revocar o suspender el Certificado de Aprobación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), cuando los proveedores de servicio incumplan con las condiciones establecidas en el propio sistema y las disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 209. La autoridad aeronáutica podrá convalidar los documentos equivalentes que acrediten la aprobación del Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeros, que cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional o una Asociación Internacional de Transporte Aéreo reconocida.

ARTÍCULO 210. La autoridad aeronáutica vigilará que los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicio que cuenten con el Certificado de Aprobación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), mantengan las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento y eficiencia.

La autoridad aeronáutica podrá revocar o suspender el Certificado de Aprobación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), cuando los proveedores de servicio incumplan con las condiciones establecidas en el Certificado, en el propio sistema y en las disposiciones jurídicas aplicables.

La autoridad aeronáutica, en caso de revocar o suspender el Certificado de Aprobación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), establecerá las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad operacional requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y las demás disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

ARTÍCULO 211. Si la autoridad aeronáutica, al analizar la información contenida en el sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, identifica asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, se facilitará dicha información sobre seguridad operacional lo antes posible, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 212. La autoridad aeronáutica promoverá el establecimiento de las redes informáticas para compartir o intercambiar información sobre seguridad operacional entre los proveedores de servicio del sector aeronáutico y la autoridad aeronáutica, para facilitar la compartición y el intercambio de información sobre seguridad operacional.

ARTÍCULO 213. La autoridad aeronáutica, con el fin de promover la seguridad operacional, tiene la facultad de examinar el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional de cada proveedor de servicios, por medio de visitas de vigilancia.

ARTÍCULO 214. El solicitante, como parte del proceso de certificación, deberá presentar para su aprobación, un manual que contenga toda la información correspondiente a un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), previo al otorgamiento del certificado de aeródromo.

ARTÍCULO 215. Cuando un proveedor de servicios contrata a una organización no sujeta a un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), los peligros y riesgos de seguridad operacional que podrían introducirse por el contratista serán tratados por el proveedor de servicios.

ARTÍCULO 216. Cualquier cambio significativo del sistema de servicio de tránsito aéreo relacionado con la seguridad operacional, incluidos los cambios en los procedimientos, solamente entrarán en vigor, después de que una evaluación de la seguridad operacional haya demostrado que satisface un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional y se haya consultado a los proveedores de servicio de tránsito aéreo, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas emitidas por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 217. La autoridad aeronáutica propondrá y, en su caso, establecerá un grupo de coordinación, conformado con la representación de dicha autoridad, con autoridades de investigación de accidentes y con autoridades de aviación militar; con el objeto de establecer los procedimientos para la atención de los problemas relacionados con la seguridad operacional y temas relacionados con las responsabilidades derivadas de la implementación y mantenimiento del Programa estatal de seguridad operacional (SSP).

ARTÍCULO 218. Los proveedores de servicio se asegurarán dentro de su organización, de que todos los titulares de licencias reguladas en la Ley, que incurran en los supuestos previstos en la fracción I del artículo 90 de la Ley, sean identificados y retirados de cualquier función en que se ponga en riesgo la seguridad operacional.

ARTÍCULO 219. La autoridad aeronáutica será quien dicte las disposiciones de seguridad operacional que deben de seguir y cumplir todas las demás dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal que estén relacionadas con la seguridad operacional de la aviación.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción del artículo 200, el cual entrará en vigor a los dieciocho meses posteriores.

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se llevarán a cabo de conformidad con la normatividad vigente al momento de su presentación hasta su conclusión.

CUARTO. Dentro de los dieciocho meses posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, la autoridad aeronáutica deberá contar con la herramienta a que hace referencia el artículo 200.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 14 de enero de 2022.-
Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Arganis Díaz Leal.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 6 fracciones IX, X y XVI, 11, 38, 39 y 84 de la Ley de Aviación Civil, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE PERMISOS, LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE CAPACIDAD DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

ARTÍCULO ÚNICO: Se **REFORMAN** los artículos 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11, primer párrafo y fracción III; 12; 13; 14, primer párrafo; 15; 16; 17; 18; 19; 20; se modifica la denominación del Título Segundo; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; se modifica la denominación del Capítulo III; 30; 31; 32; se modifica la denominación del Capítulo IV; 33; 34; 35; se modifica la denominación del Capítulo V; 36, primer párrafo; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46; 48; 49; 50; 51; 52; 53; 54; 55, fracciones I, V y VI; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 62; 63; 64; 65; 66; 67; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 79; 80; 81; 83; 84; 85; 86; 87; 88; 89; 90; 91; 92, primer párrafo y fracción IV; 93; 94; 95, primer párrafo y fracción IV; 96; 98, primer párrafo y fracción IV; 99; 100, primer párrafo; 101; 102, primer párrafo; 103; 104; 105 fracciones I y V; 106, fracción III; 107, primer párrafo; 109; 110; 111; 112, primer párrafo; 113 fracción II; 114; 115; 116; 117; 118; 119; 120; 121; 122; 123; 124; 125, primer párrafo; 126; 127; 128; 129, primer párrafo; 130; 131, primer párrafo y fracción II; 132; 133; 134; 136; 137; 138 y 139; se **ADICIONAN** el artículo 3 Bis; un último párrafo al artículo 11; 12 Bis; 12 Ter; una fracción IV al artículo 14; un segundo párrafo al artículo 21; los artículos 21 Bis; 34 Bis; 35 Bis; 36 Bis; 46 Bis; una fracción V Bis al artículo 105; un inciso c bis) a la fracción I y una fracción III Bis al artículo 106; las fracciones V y VI al artículo 113; 113 Bis; 114 Bis; 121 Bis; 121 Ter; 121 Quáter; 121 Quinquies; 121 Sexies; 121 Septies, y se **DEROGA** el artículo 97 del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, para quedar como sigue:

Artículo 1.- El presente ordenamiento es de interés público, de observancia obligatoria y tiene por objeto establecer los requisitos para la obtención, revalidación, recuperación, reposición, convalidación de licencias, permisos, autorizaciones y certificados de capacidad para la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y en forma congruente con los demás Reglamentos que derivan de ésta, así como establecer los derechos y obligaciones que confieren dichos documentos.

Artículo 2.- Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I.** Aeronave de ala fija: Aeronave que debe su sustentación a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones;
- II.** Aeronave ultraligera: Aeronave de ala fija o rotativa cuyo peso máximo de despegue no excede de cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras);
- III.** Aerostato: Aeronave que se sustenta en el aire por medio de un gas más ligero que el aire o con aire caliente;
- IV.** Aptitud para el vuelo: La aplicación conveniente de buen juicio y conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo;
- V.** Aptitud Psicofísica: Es el conjunto de condiciones psicológicas y físicas obligatorias e indispensables, que debe reunir el Personal Técnico Aeronáutico (PTA) para realizar las funciones inherentes a sus actividades normadas en la Ley y el presente Reglamento;
- VI.** Aterrizaje: Fase final de un vuelo, donde la aeronave se posa sobre una superficie terrestre;
- VII.** Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil;
- VIII.** Autoridad de Aviación Civil: Autoridad rectora de un país extranjero, en materia aeronáutica;
- IX.** Autorización: Acto por el cual la Autoridad Aeronáutica, con base en las disposiciones de la Ley, otorga por escrito y en forma individualizada el derecho para ejercer las actividades inherentes a la misma;

X. Bitácora de vuelo del piloto: Documento en el que se registra cronológicamente el tiempo de vuelo efectuado por la tripulación titular de la misma, la cual debe ser aperturada y certificada por la Autoridad Aeronáutica, con las horas de vuelo real y el tiempo que corresponda al dispositivo de instrucción para simulación de vuelos, o simulador de vuelo, autorizados por dicha Autoridad, incluyendo el tipo de vuelo;

XI. Capacidad o habilitación: Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, derechos, obligaciones o restricciones referentes al titular de dicha licencia;

XII. Certificado de capacidad: Constata la habilitación o competencia en los diferentes tipos o niveles de especialización del Personal Técnico Aeronáutico (PTA);

XIII. Certificado de estudio: Documento que acredita a su titular la conclusión y aprobación del curso de instrucción reconocido de formación, capacitación, adiestramiento, recuperación, convalidación y actualización; expedidos por el ente autorizado;

XIV. Clase de Aeronave: Clasificación de aeronaves en terrestres, hidroaviones, anfibios, de uno o más motores o rotores, por su tipo de operación al despegue y aterrizaje, en tierra, agua o ambos;

XV. Competencia: La combinación de pericias, conocimientos y aptitudes que se requieren para desempeñar una tarea, ajustándose a la norma prescrita;

XVI. Competencia lingüística: Acreditación del nivel de dominio del idioma inglés que se requiere para el ejercicio de su profesión en el ámbito internacional, dicho dominio del idioma debe ser de nivel 4 como mínimo, utilizando la escala de calificación de competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional;

XVII. Componente: Parte constitutiva de un equipo o sistema;

XVIII. Concesionario: Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijas, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la misma;

XIX. Constancia de Aptitud Psicosfísica: Documento previsto en los artículos 2, fracción V y 18 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, que contiene la evaluación realizada a los aspirantes y al Personal Técnico Aeronáutico (PTA), conforme al tipo de licencia correspondiente y la cual es reconocida por la Autoridad Aeronáutica;

XX. Convalidación de licencia: Acto administrativo mediante el cual se reconoce por escrito una licencia y la capacidad inscrita en la misma, otorgada por una Autoridad de Aviación Civil, la vigencia de dicha convalidación no excederá la vigencia que ésta haya otorgado a su licencia;

XXI. Copiloto: Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, es decir, realiza las actividades de primer oficial, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo;

XXII. Curso de instrucción reconocido: Conjunto de actividades didácticas destinadas a la formación, capacitación o adiestramiento, en un periodo de tiempo determinado, basado en planes y programas de estudio aprobados a una institución educativa, con el objeto de adquirir o actualizar los conocimientos y habilidades requeridos para obtener, revalidar, convalidar y recuperar las licencias, autorizaciones o certificados de capacidad a que se refiere el presente Reglamento;

XXIII. Dirigible: Aerostato propulsado por motor;

XXIV. Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- a) Simulador de vuelo: Proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave o una representación exacta del sistema de aeronave pilotada a distancia, hasta el punto de que simula con fidelidad las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, entre otros, de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave;

b) Entrenador para procedimientos de vuelo: Produce con fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, entre otros, de a bordo, desempeño y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada, y

c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos: Aquél equipado con los instrumentos apropiados y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos;

XXV. Elementos meteorológicos: Son los fenómenos meteorológicos que se producen en la atmósfera y explican el clima de un lugar, como son: la temperatura, la humedad, la presión atmosférica, el viento y las precipitaciones;

XXVI. Globo: Aerostato en su tipo de no propulsado por motor;

XXVII. Helicóptero: Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales;

XXVIII. Institución educativa: Centro de formación, capacitación y adiestramiento, o una combinación de éstos, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, para la impartición de cursos o carreras, necesarios para adquirir o actualizar los conocimientos y habilidades requeridos para obtener, revalidar, convalidar y recuperar las licencias, permisos, autorizaciones o certificados de capacidad a que se refiere el presente Reglamento;

XXIX. Instructor: Persona física, titular del permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica, para llevar a cabo actividades de docencia relacionadas con la actividad aeronáutica;

XXX. Instructor de vuelo: Persona física, titular del permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica, titular de una licencia vigente de piloto comercial o de TPI ala fija, ala rotativa, aerostato, ultraligero o planeador, según corresponda, de acuerdo al presente Reglamento;

XXXI. Instructor examinador designado: Persona física, titular del permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica, para aplicar exámenes teórico-prácticos a Personal Técnico Aeronáutico (PTA) de tierra o vuelo, designado para actuar en representación de la Autoridad Aeronáutica, con base a la especialidad reconocida en la constancia de registro;

XXXII. Licencia: Acto Administrativo por el que la Autoridad Aeronáutica o la Autoridad de Aviación Civil confiere al titular de la misma derechos y obligaciones para realizar las funciones inscritas en la misma;

XXXIII. Mantenimiento: Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación;

XXXIV. Permissionario: Persona física o moral, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Autoridad Aeronáutica otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial, de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Aviación Civil;

XXXV. Permiso de Formación: Acto administrativo por el que la Autoridad Aeronáutica faculta al titular para realizar los estudios y prácticas necesarias para cumplir con el programa de estudios de la especialidad requerida;

XXXVI. Permiso de Instructor: Acto administrativo que faculta al interesado para realizar actividades de docencia relacionadas con la actividad aeronáutica, bajo la responsabilidad de una institución educativa, dentro del periodo de vigencia de dos años establecido en el mismo;

XXXVII. Personal Técnico Aeronáutico (PTA): Es el personal de vuelo y tierra, titular de la licencia o autorización correspondiente, que interviene en las operaciones aéreas;

XXXVIII. Piloto: Titular de una licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica para realizar funciones esenciales para la operación completa de la aeronave;

XXXIX. Piloto al mando (PIC): Miembro de la tripulación de vuelo, máxima autoridad a bordo de la aeronave, quien es responsable de la operación y dirección de la misma, así como de mantener el orden y la seguridad de dicha aeronave, demás tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo;

XL. Plan de vuelo: Documento que contiene la información específica de un vuelo proyectado o de parte de un vuelo de una aeronave que se somete a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, para su aplicación por parte de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo;

XLI. Planeador: Aeronave más pesada que el aire, sin propulsión mecánica, que obtiene su sustentación por el flujo de aire al pasar por sus alas;

XLII. Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR): Capacidad que confiere a su titular los derechos y obligaciones para utilizar las frecuencias aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones;

XLIII. Recuperación: Instrucción teórica y práctica en instalaciones o equipos autorizados para la readquisición de la habilidad para realizar las actividades que autoriza una licencia, autorización o certificado de capacidad;

XLIV. Reglamento: Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico;

XLV. Reglas IFR: Reglas de vuelo por instrumentos (Instrument Flight Rules);

XLVI. Reglas VFR: Reglas de vuelo visual (Visual Flight Rules);

XLVII. Revalidación: Renovación de los privilegios otorgados en las licencias, autorizaciones y certificados de capacidad del Personal Técnico Aeronáutico (PTA) y que se efectúa periódicamente en términos del presente Reglamento;

XLVIII. Sobrecargo: Tripulación de cabina que forma parte del personal de vuelo, quien está subordinado al comandante de la aeronave o piloto al mando (PIC), y tiene como principal función auxiliar en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo;

XLIX. Taller aeronáutico: Instalación destinada al mantenimiento o reparación de aeronaves y de sus componentes, que incluyen sus accesorios, sistemas y partes, así como a la fabricación o ensamblaje de partes con el fin de dar mantenimiento o reparar aeronaves, el cual deberá contar con el permiso otorgado por la autoridad aeronáutica;

L. Tiempo de vuelo: Tiempo total transcurrido desde que la aeronave inicia el despegue, hasta finalizar el aterrizaje o acuatizaje;

LI. Tipo de Aeronave: Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteren su manejo o sus características de vuelo;

LII. TPI: Transporte Público Ilimitado;

LIII. Vuelo de doble mando: Tipo de vuelo durante el cual un alumno realiza las prácticas prescritas en este Reglamento, que imparte un piloto instructor autorizado por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a planes y programas, a bordo de una aeronave, con la finalidad de obtener, revalidar, recuperar o convalidar una licencia o certificado de capacidad;

LIV. Vuelo de travesía: Vuelo realizado desde un aeródromo a otro de aterrizaje;

LV. Vuelo nocturno: Tipo de vuelo que se efectúa en el intervalo de tiempo comprendido entre la hora de puesta y salida del sol, este intervalo de tiempo se establece en la "Publicación de Información Aeronáutica" de los Estados, conocida como "PIA" o "AIP" por las siglas en inglés Aeronautical Information Publication, y

LVI. Vuelo solo: Vuelo durante el cual el titular de un permiso de formación es el único ocupante y responsable de la conducción de una aeronave, y tiene como finalidad realizar las prácticas de vuelo prescritas en el presente Reglamento, de acuerdo a los planes y programas autorizados para la obtención de la licencia o certificado de capacidad correspondientes.

Artículo 3.- Corresponde a la Autoridad Aeronáutica la expedición, revalidación, convalidación, suspensión, reposición, revocación y cancelación de los permisos, licencias, autorizaciones y certificados de capacidad a que se refiere el presente Reglamento.

Las personas a las que se les expida la documental referida en el párrafo anterior, son responsables del uso que se dé a la misma. En caso de que los extravíen o les sean robados, tienen la obligación de hacerlo del conocimiento de la Autoridad Aeronáutica, acompañando el original del acta ministerial correspondiente y, en su caso, solicitar a ésta la reposición de la documental, anexando el comprobante de pago de derechos, de acuerdo a la Ley Federal de Derechos.

Artículo 3 Bis.- El interesado en obtener alguna de las expediciones a que se refiere el artículo anterior debe, además de cumplir con los requisitos específicos previstos en este Reglamento, presentar ante la Autoridad Aeronáutica una solicitud en términos del artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, debidamente firmada y en la que se precise lo siguiente:

- I. El nombre del interesado;
- II. Domicilio actual para recibir notificaciones o cualquier otro medio de comunicación y nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas;
- III. La petición que realiza, y
- IV. El órgano administrativo al que se dirige.

Artículo 4.- El Personal Técnico Aeronáutico (PTA), para que pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- I. Ser titular de una autorización, permiso, licencia o certificado de capacidad vigente expedido por la Autoridad Aeronáutica;
- II. Contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad, y
- III. Tener vigentes las capacidades o habilitaciones correspondientes.

Con relación a las vigencias señaladas en las fracciones del párrafo anterior, las mismas podrán extenderse excepcionalmente cuando concurren los supuestos siguientes:

- I. La autoridad competente del Estado mexicano declare una suspensión de actividades, en las que queden incluidas las que son reguladas en este Reglamento;
- II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes expida un Acuerdo en el que pormenore los supuestos en los que excepcionalmente se extiende la vigencia de las constancias de aptitud psicofísica, licencias, autorizaciones, permisos y certificados de capacidad;
- III. La Autoridad Aeronáutica expida un Acuerdo en el que pormenore los supuestos en los que a las licencias, autorizaciones, permisos y certificados de capacidad, excepcionalmente se les extiende su vigencia, y
- IV. La declaración y los acuerdos referidos en las fracciones anteriores se publiquen en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 5.- Los titulares de las licencias, permisos o autorizaciones expedidas en términos del presente Reglamento, tienen la obligación de portarlos durante el ejercicio de las actividades o funciones que los mismos les permiten; además también deben portar la constancia de aptitud psicofísica, tratándose de los titulares de licencias.

El Personal Técnico Aeronáutico (PTA) de vuelo deberá contar con las horas de vuelo certificadas en su bitácora respectiva, de conformidad a lo señalado en la Ley de Aviación Civil y en el presente Reglamento.

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, vigilarán que el Personal Técnico Aeronáutico (PTA) cumpla con esta disposición.

Artículo 6.- La Autoridad Aeronáutica, únicamente aceptará la constancia de aptitud psicofísica expedida y vigente en términos de lo dispuesto por el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 de este Reglamento.

Artículo 7.- Cuando la Autoridad Aeronáutica requiera evaluar la aptitud psicofísica del Personal Técnico Aeronáutico (PTA) podrá solicitar dicha evaluación a la autoridad encargada de emitir las constancias de aptitud psicofísica.

Artículo 8.- Las constancias de aptitud psicofísica para el Personal Técnico Aeronáutico (PTA) tendrán la vigencia y validez señaladas en dichas constancias, conforme a lo establecido en el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte y en el artículo 4 del presente Reglamento.

Artículo 9.- Los titulares de permisos, autorizaciones, licencias o certificado de capacidad, expedidos u otorgados conforme a lo establecido en el presente Reglamento, deberán dejar de ejercer los derechos que dichos documentos les confieren, a partir del momento en que tengan conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles desempeñar debidamente y en condiciones de seguridad dichas atribuciones.

Artículo 10.- La Autoridad Aeronáutica, por sí misma o a través del instructor examinador designado, dependiente de una institución educativa, aplicará los exámenes teóricos y prácticos requeridos para la expedición y recuperación de licencias y certificados de capacidad del Personal Técnico Aeronáutico (PTA).

En caso de aprobarse los exámenes y cumplir con los demás requisitos, la Autoridad Aeronáutica expedirá la licencia o el certificado de capacidad correspondiente en un plazo de tres días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente en el cual se aprobaron dichos exámenes.

Los requisitos para solicitar el permiso de instructor examinador designado se establecerán en las disposiciones técnico administrativas que se emitan para tal efecto.

Artículo 11.- La Autoridad Aeronáutica para la expedición, convalidación y recuperación de licencias y certificados de capacidad de piloto de TPI, designará un piloto Inspector Verificador Aeronáutico, con nombramiento vigente y que tenga o haya tenido licencia de TPI, quien aplicará los exámenes prácticos de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y el presente Reglamento. El solicitante deberá acreditar ante el piloto Inspector Verificador Aeronáutico lo siguiente:

I. a II. ...

III. Buen juicio y aptitud para el vuelo, incluyendo la toma de decisiones estructuradas y el mantenimiento de la conciencia de la situación;

IV. a VIII. ...

Los exámenes prácticos de vuelo requeridos para la expedición, convalidación y recuperación de licencias y certificados de capacidad de piloto, podrán ser realizados en simulador de vuelo o en aeronave, previamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 12.- Para la obtención, convalidación y recuperación de licencias, autorizaciones o certificados de capacidad, la Autoridad Aeronáutica aceptará como aprobatorio, un mínimo del ochenta por ciento de aciertos en cada examen teórico-práctico de tierra y, para los exámenes prácticos de vuelo, esta calificación deberá ser satisfactoria.

Artículo 12 Bis.- El interesado en solicitar exámenes como Personal Técnico Aeronáutico (PTA), deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

I. Solicitud por escrito, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 Bis del presente Reglamento;

II. Copia del permiso para obtención, convalidación y recuperación de licencias, autorizaciones o certificados de capacidad;

III. Copia de constancia de aptitud psicofísica vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento;

IV. Copia de aviso de inicio de curso en la institución educativa autorizada por la Autoridad Aeronáutica o constancia de inscripción en centros de capacitación en el extranjero;

V. Bitácora de vuelo del piloto con registro de las horas de vuelo necesarias para la licencia o capacidad o habilidad a obtener, sólo cuando se trate de exámenes para vuelo o capacidades de vuelo;

VI. Copia de la bitácora de vuelo del piloto, en las que estén registradas y certificadas las horas de vuelo de emergencia en los últimos seis meses, en los equipos que pretenden dar instrucción, sólo cuando se trate de exámenes para instructores de vuelo;

VII. Pago de derechos que corresponda, conforme a lo estipulado por la Ley Federal de Derechos.

Una vez cubiertos los requisitos se expedirá una orden de examen, la cual tendrá una vigencia de cuarenta y cinco días hábiles. En caso de no realizar el examen en este periodo, se deberá realizar el trámite nuevamente.

La solicitud deberá realizarse con veinte días hábiles previos a la realización del examen.

Artículo 12 Ter.- La Autoridad Aeronáutica ejercerá la función de vigilancia en la aplicación de los exámenes y certificación de los niveles de competencia, a través de verificaciones a las instituciones educativas.

La vigilancia a las instituciones educativas podrá ser realizada al momento de efectuar los exámenes finales de cada curso.

La Autoridad Aeronáutica podrá, en cualquier momento, realizar verificaciones para vigilar el cumplimiento de las instituciones educativas en la aplicación de los planes y programas de estudio.

Los Inspectores Verificadores Aeronáuticos o instructores examinadores designados serán nombrados, mediante constancia de registro por escrito, y éstos para poder practicar exámenes y labores de vigilancia deberán estar provistos de una orden escrita con sello, nombre y firma autógrafa de la persona servidora pública competente adscrita a la Autoridad Aeronáutica, en la que debe precisarse el domicilio de las instalaciones de las instituciones educativas, el objeto de la verificación y las disposiciones legales que lo fundamenten.

Los responsables o encargados de las instituciones educativas permitirán el acceso y darán facilidades e información a los Inspectores Verificadores Aeronáuticos o instructores examinadores designados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 13.- El solicitante de una licencia, permiso, autorización o certificado de capacidad, que haya presentado ante la Autoridad Aeronáutica o a un instructor examinador designado, un examen teórico-práctico y que no lo haya aprobado, podrá solicitar un segundo examen dentro de los treinta días naturales siguientes, contados a partir de la fecha de aplicación del primer examen; si el resultado del segundo examen no es aprobatorio, el solicitante deberá recurrir al plan de estudios autorizado en la institución educativa, para solicitar un tercer y último examen.

Artículo 14.- El piloto deberá solicitar la certificación de las horas totales de los vuelos, computadas y registradas en su bitácora de vuelo del piloto, ante la Autoridad Aeronáutica, de la siguiente forma:

I. a III. ...

IV. Las horas de vuelo realizadas en un entrenador para procedimientos de vuelo, conforme a las especificaciones de su certificado de tipo, convalidado y autorizado por la Autoridad Aeronáutica, con base al programa autorizado.

Artículo 15.- Todo piloto aviador deberá contar con su bitácora de vuelo del piloto certificada, en la que registrará las horas de vuelo realizadas en la aeronave que opera y en el simulador de vuelo, sin registro de errores.

Para la certificación de las horas de vuelo registradas, el titular de la bitácora de vuelo del piloto deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, los planes de vuelo, así como la bitácora de vuelo del piloto sellada para su certificación o constancia por escrito del área responsable de las operaciones de vuelo del concesionario, permisionario u operador aéreo correspondiente.

Para los pilotos en formación, la certificación de las horas de vuelo en bitácora, debe realizarse mediante la presentación de los planes de vuelo autorizados en las Comandancias de Aeropuerto en que se realizaron.

En caso de robo, extravío o deterioro de la bitácora de vuelo del piloto, el interesado deberá dar aviso de ello a la Autoridad Aeronáutica y solicitar a ésta la apertura de una nueva, previa presentación del acta ministerial en original y el comprobante de pago de derechos correspondiente a la certificación, de acuerdo a la Ley Federal de Derechos, asimismo deberá acreditar los planes de vuelo o la constancia de las horas de vuelo expedidas por el permisionario, concesionario u operador aéreo correspondientes a la última certificación de la bitácora, que contenga el total de horas de vuelo certificadas que se harán constar en la apertura de la nueva bitácora.

Artículo 16.- Todas las instituciones educativas, inclusive las que dependan de un concesionario, permisionario u operador aéreo, deberán contar con planes y programas de estudio previamente aprobados por la Autoridad Aeronáutica. El concesionario, permisionario, operador aéreo y la institución educativa deberán dar aviso previo a la Autoridad Aeronáutica del inicio de los cursos que impartirá, de conformidad con lo establecido en los artículos 88 Ter, fracción II de la Ley de Aviación Civil y 95-A del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, con cinco días hábiles de anticipación.

Artículo 17.- Para la utilización de práctica de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo en los cursos de instrucción autorizados, tanto para las prácticas de maniobras de instrucción como para la aplicación de exámenes, el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que utilice la institución educativa será el aprobado conforme al plan y programa de estudios autorizado y las especificaciones de su certificado de tipo convalidado por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 18.- La Autoridad Aeronáutica podrá otorgar un permiso para el empleo de técnicos extranjeros como asesores o instructores del Personal Técnico Aeronáutico (PTA), con la finalidad de mejorar el servicio, para utilizar nuevos equipos o capacitar a instructores mexicanos, siempre y cuando esos técnicos estén acreditados por la Autoridad de Aviación Civil y, ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

Este permiso es adicional al señalado en el artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, por lo que su vigencia máxima será de seis meses y será renovable por una sola vez.

Artículo 19.- Los solicitantes que pretendan obtener un permiso de formación, capacitación, adiestramiento, licencia de piloto o el permiso de instructor a que se refiere el artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, para hacer uso de los derechos correspondientes, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 20.- La Autoridad Aeronáutica podrá realizar la convalidación de licencias, de certificados de capacidad, de capacidad o habilitación o de documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros o por alguna Autoridad de Aviación Civil, mientras ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y, el solicitante satisfaga las condiciones previstas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Ley Reglamentaria del Artículo 5o. Constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones en la Ciudad de México; la Ley de Aviación Civil; los reglamentos que deriven de ésta y demás disposiciones aplicables. Lo anterior, sin perjuicio de los exámenes que la Autoridad Aeronáutica considere necesario aplicar al solicitante.

El Personal Técnico Aeronáutico (PTA) que elija capacitarse en un centro de capacitación en el extranjero, deberá hacerlo en una organización acreditada por la Autoridad Aeronáutica de ese país y que dicho país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21 Bis.- Los documentos de procedencia extranjera que se presenten dentro de los procedimientos y trámites contemplados por la Ley y el presente Reglamento, deberán estar debidamente legalizados por el representante diplomático o consular mexicano del lugar de su expedición o, en su caso, apostillados por la autoridad competente, así como adjuntar su traducción al español efectuada por perito traductor titulado, cuando dicho documento esté escrito de origen en un idioma distinto a éste.

TÍTULO SEGUNDO

De los permisos y autorizaciones

Artículo 22.- La persona que se esté formando, capacitando o adiestrando para obtener o recuperar una licencia, autorización o certificado de capacidad como Personal Técnico Aeronáutico (PTA), requerirá de permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica para:

I. Formación;

II. Capacitación;

III. Recuperación de licencia, y

IV. Convalidación de licencias, de certificados de capacidad, de capacidad o habilitación o de documentación equivalente expedidos por la Autoridad de Aviación Civil o por los centros de capacitación extranjeros acreditadas por la Autoridad de Aviación Civil de su país y, ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El interesado de nacionalidad distinta a la mexicana, que pretenda realizar vuelos de instrucción, de prueba o especiales, así como actividades de formación, capacitación o adiestramiento, para obtener la licencia de piloto, capacidades o certificado de capacidad en cualquier programa autorizado para la formación de Personal Técnico Aeronáutico (PTA), requerirá de permiso especial otorgado por la Autoridad Aeronáutica, el cual tendrá una vigencia de dos años.

Para efectos del presente artículo, se entenderá por permiso de recuperación de licencia y por permiso de recuperación de una autorización, como el acto administrativo que faculta al solicitante a recibir la instrucción necesaria con el propósito de recuperar una licencia o una autorización de Personal Técnico Aeronáutico (PTA), respectivamente, dentro del periodo de vigencia establecido en los mismos.

Asimismo, se entenderá como permiso de recuperación de capacidad, para efectos del presente artículo, al acto administrativo que faculta al solicitante a recibir la instrucción necesaria, con el propósito de obtener nuevamente una capacidad específica inscrita previamente en la licencia correspondiente, dentro del periodo de vigencia establecido en el mismo.

Artículo 23.- El interesado en obtener cualquiera de los permisos a que se refiere el artículo anterior deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

I. Solicitud por escrito, conforme a lo establecido en el artículo 3 Bis de este Reglamento;

II. Los formatos debidamente requisitados, previstos en el manual del inspector de licencias expedido por la Autoridad Aeronáutica;

III. Documento emitido por la autoridad competente con el que acredite su nacionalidad, sólo para permisos de formación, capacitación o adiestramiento;

IV. Documento con el que acredite estar registrado en una institución educativa;

V. Constancia de aptitud psicofísica, vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento; en la cual se establezca que el interesado es apto para el desarrollo de las actividades que correspondan al permiso o la autorización que solicita, expedida dentro del plazo establecido en esa constancia, y

VI. Comprobante de pago de derechos que corresponda al trámite, conforme a lo establecido en la Ley Federal de Derechos.

Artículo 24.- Los permisos o autorizaciones a que se refiere el presente Título tendrán la vigencia que en los mismos se establezca, de acuerdo a la duración del curso o actividad que corresponda, y podrán ser gestionados por los concesionarios, permisionarios o instituciones educativas autorizadas para tal efecto por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 25.- El interesado en obtener un permiso para formación como personal de vuelo, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 23 del presente Reglamento, deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica, original y copia, para su cotejo, de lo siguiente:

I. Documento que acredite su mayoría de edad al término de la vigencia del permiso respectivo;

II. Certificado de educación media superior u otro nivel superior, reconocidos por la Secretaría de Educación Pública. En caso de certificados de estudios expedidos en el extranjero, deberán cumplir con lo previsto en los artículos 142 y 144 de la Ley General de Educación.

Artículo 26.- El permiso para formación como personal de vuelo, autoriza a su titular a realizar las acciones siguientes:

I. Para piloto en formación:

a) Efectuar sus prácticas de vuelo en aeronaves para instrucción certificadas y autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, con un instructor de vuelo autorizado. Esas aeronaves deberán estar en propiedad o posesión de la institución educativa responsable;

b) Realizar las prácticas de vuelo de doble mando o de vuelo solo, que se indican en el curso de instrucción reconocido, en los aeródromos autorizados;

c) Realizar la instrucción en vuelos, de acuerdo a las reglas VFR o IFR, y para los vuelos nocturnos visuales se debe efectuar un plan de vuelo bajo las reglas IFR, en condiciones meteorológicas visuales (VMC);

d) Realizar la práctica de instrucción en aeronaves de ala fija o helicóptero de doble mando, que incluya despegues, aterrizajes y navegación, y

e) Realizar las prácticas de vuelo real o a través de dispositivo avanzado de vuelo (AATD) o simulador completo de vuelo (FFS), según lo defina el programa aprobado por la Autoridad Aeronáutica y de acuerdo con el permiso o autorización otorgados a los pilotos aviadores en formación, capacitación o adiestramiento de nacionalidad distinta a la mexicana, y

II. Para sobrecargo: Efectuar prácticas en las instalaciones y equipos autorizados a la institución educativa por la Autoridad Aeronáutica o a bordo de las aeronaves de un concesionario o permisionario de transporte aéreo de servicio público o privado, bajo la supervisión y la responsabilidad de un titular de la licencia de sobrecargo vigente durante el vuelo o con la autorización de instructor para la fase de tierra.

La vigencia de los permisos de sobrecargos será de un año, la constancia de aptitud psicofísica deberá estar vigente.

Artículo 27.- El permiso para formación como piloto otorgado por la Autoridad Aeronáutica, no faculta al titular del mismo para volar una aeronave en vuelo internacional.

En los vuelos de entrenamiento está prohibido que a bordo de la aeronave permanezca personal distinto al instructor, asesor, verificador y personal de vuelo que recibe la instrucción y, no podrá llevar pasajeros durante sus vuelos de entrenamiento o instrucción, ya sean condiscípulos o personas ajenas a las actividades aéreas.

En las prácticas de vuelo sólo el alumno deberá formular y firmar sus respectivos planes de vuelo.

La vigencia de los permisos o autorizaciones será de dos años para piloto privado y de tres años para el piloto comercial, en todos los casos la constancia de aptitud psicofísica deberá estar vigente.

Artículo 28.- Para la obtención del permiso para formación como personal de tierra, además de cumplir con los requisitos a que se refiere el artículo 23 del presente Reglamento, el interesado deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica original y copia, para cotejo, de los siguientes documentos:

I. Certificado de educación media superior u otro nivel superior, reconocidos por la Secretaría de Educación Pública, en caso de certificados expedidos en el extranjero deberán cumplir con las formalidades previstas en los artículos 142 y 144 de la Ley General de Educación.

Los certificados de educación, mencionados en el párrafo anterior, deberán acreditar que el interesado concluyó completa y satisfactoriamente el nivel educativo que le corresponda, para la obtención de la autorización de formación respectiva;

II. Título profesional de licenciado en ciencias atmosféricas, o en físico-matemáticas, o ciencias de la tierra, o bien, de ingeniería geofísica; cuando se trate de permiso para formación como meteorólogo clase III;

III. Reconocimiento expedido por alguna institución educativa de nivel superior reconocida, con el cual acredite que se cumple con los conocimientos de matemáticas y física, según lo señale la normatividad nacional e internacional, vigente y aplicable, para el personal que cuente con licencia de meteorólogo clase II.

Artículo 29.- El permiso para formación como personal de tierra permite a su titular realizar lo siguiente:

I. Las prácticas requeridas en el curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica, en las instalaciones y equipos autorizados a un concesionario o permisionario;

II. Las prácticas requeridas en el curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica, con intervención activa en una empresa autorizada por la Autoridad Aeronáutica o en los servicios aéreos de las dependencias oficiales, bajo la vigilancia y responsabilidad de una persona titular de una licencia de la misma clase que se encuentre vigente, y capacidad que pretende obtener, con permiso de instructor, o permiso de instructor examinador designado, y

III. Las prácticas para el técnico en mantenimiento en las instalaciones y equipos autorizados a la institución educativa o taller autorizado por la Autoridad Aeronáutica, bajo la vigilancia y la responsabilidad del titular de una licencia de técnico en mantenimiento en vigor, que cuente con el certificado de capacidad adecuado, permiso de instructor o permiso de instructor examinador designado que le permitan desarrollar las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo los métodos y procedimientos para efectuar la revisión general, reparación, inspección, sustitución, modificación y rectificación de defectos de las estructuras, componentes o sistemas prescritos en los respectivos manuales de mantenimiento de las aeronaves y componentes, así como en las disposiciones administrativas correspondientes.

La vigencia de los permisos para personal de tierra será de dos años.

En ningún caso, el permiso para formación como personal de tierra autoriza a su titular a firmar documentos oficiales de la especialidad o relativos al mantenimiento de una aeronave o de sus componentes, ni a desempeñar funciones que se confieren al titular de una licencia de personal de tierra.

Las actividades que se pueden desempeñar con el permiso, estarán sujetas a la validez de la constancia de aptitud psicofísica.

CAPÍTULO III

De los permisos para obtener capacidades

Artículo 30.- El interesado en obtener un permiso para capacitación y adiestramiento, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 23 de este Reglamento, deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia de Personal Técnico Aeronáutico (PTA) vigente, relacionada con la capacidad solicitada.

Se entenderá como permiso para capacitación y adiestramiento, para efectos del presente artículo, al acto administrativo que autoriza al Personal Técnico Aeronáutico (PTA) titular de una licencia, a recibir la instrucción requerida para obtener certificados de capacidad adicionales a la misma dentro del periodo de vigencia establecido en el mismo.

Artículo 31.- El permiso para capacitación y adiestramiento como piloto, confiere a su titular la posibilidad de efectuar las prácticas de vuelo que señala el curso de instrucción reconocido, en aeronaves o en simulador de vuelo autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, para las diferentes fases de vuelo, bajo la responsabilidad y supervisión de un piloto instructor con licencia y certificado de capacidad vigentes, en las aeronaves en las cuales se llevará a cabo la instrucción.

El permiso para capacitación y adiestramiento, en cualquiera de las áreas del personal de tierra, confiere a su titular la posibilidad de efectuar prácticas en las instalaciones, equipos, sistemas, simuladores de vuelo y laboratorios especializados, autorizados para tal fin, bajo la supervisión y responsabilidad de una persona titular de una licencia de Personal Técnico Aeronáutico (PTA) con permiso de instructor vigente en la especialidad, clase y capacidad que pretende obtener.

La vigencia del permiso para capacitación y adiestramiento como piloto será de dos años.

Artículo 32.- Para el piloto que esté cursando la carrera de piloto comercial, el permiso para la obtención de la capacidad de vuelo bajo las reglas IFR o de vuelo en equipos multimotores, será requerido, cuando esas capacidades no estén incluidas en el programa de estudio.

CAPÍTULO IV

De los permisos para recuperación de licencia, de certificados de capacidad, y de las autorizaciones

Artículo 33.- El interesado en obtener un permiso de recuperación de licencia o de recuperación de autorización, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 23 del presente Reglamento, deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica haber sido titular de una licencia o de una autorización.

La Autoridad Aeronáutica, al otorgar los permisos referidos en el párrafo anterior, deberá incluir en éstos las horas de teoría y de prácticas de vuelo requeridas para la recuperación de una licencia o de una autorización, de acuerdo a lo siguiente:

I. Para pilotos:

a) Acreditar un curso teórico de:

1. Dieciséis horas de duración, cuando la licencia dejó de tener vigencia de un día a seis meses;
2. Veinticuatro horas de duración, cuando la licencia dejó de tener vigencia de seis meses un día a dos años;
3. Cuarenta y ocho horas de duración, cuando la licencia dejó de tener vigencia de dos años un día a cinco años;
4. Cien horas de duración, cuando la licencia dejó de tener vigencia de cinco años un día a diez años, y
5. Formación teórico-práctico, cuando la licencia dejó de tener vigencia durante diez años o más;

b) Acreditar las fases prácticas de vuelo siguientes:

1. Tres horas de vuelo real o en simulador de vuelo (FFS), incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia; cuando la licencia dejó de tener vigencia de un día a seis meses. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real y es en adición a las horas de práctica señaladas;
2. Cinco horas de vuelo real o en simulador de vuelo (FFS), incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia, dentro de los cuales serán: una hora bajo las reglas VFR, dos horas de vuelo bimotor y dos horas bajo las reglas IFR; cuando la licencia dejó de tener vigencia de seis meses un día a dos años. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real y es en adición a las horas de práctica señaladas;
3. Diez horas de vuelo real o en simulador de vuelo (FFS), incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia, dentro de las cuales serán: cinco horas bajo las reglas VFR, dos horas de vuelo bimotor y tres horas bajo las reglas IFR; cuando la licencia dejó de tener vigencia de dos años un día hasta cinco años. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real y es en adición a las horas de práctica señaladas;
4. Veinte horas de vuelo real o en simulador de vuelo (FFS), incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia, dentro de las cuales serán: diez horas bajo las reglas VFR, cuatro horas de vuelo bimotor y seis horas bajo las reglas IFR; cuando la licencia dejó de tener vigencia durante más de cinco años y hasta antes de diez años. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real y es en adición a las horas de práctica señaladas, y
5. Un curso de formación teórico-práctico para recuperar la licencia; cuando ésta dejó de tener vigencia por más de diez años, y

II. Para personal de tierra y sobrecargos, acreditar lo siguiente:**a) Un Curso Teórico de:**

1. Un mínimo de dieciséis horas en su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de un día a seis meses;
2. Un mínimo de veinticuatro horas en su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de seis meses más un día a dos años;
3. Un mínimo de cuarenta y ocho horas en su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de dos años más un día a cinco años;
4. Un mínimo de cien horas en su especialidad cuando, la licencia dejó de tener vigencia de cinco años un día a diez años, y
5. Un curso de formación teórico-práctico para recuperar la licencia, cuando ésta dejó de tener vigencia por más de diez años, y

b) Acreditar la fase práctica siguiente:

1. Un mínimo de cuatro horas de práctica en área autorizada para su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de un día a seis meses;
2. Un mínimo de seis horas de práctica en área autorizada para su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de seis meses un día a dos años;
3. Un mínimo de doce horas de práctica en área autorizada para su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de dos años un día a cinco años;
4. Un mínimo de veinticinco horas de práctica en área autorizada para su especialidad, cuando la licencia dejó de tener vigencia de cinco años un día a diez años, y
5. Un curso de formación teórico-práctico para recuperar la licencia, cuando ésta dejó de tener vigencia por más de diez años.

Para los casos de recuperación de los certificados de capacidad, se deberá realizar un curso inicial después de un año de vencidos.

El permiso de recuperación deberá solicitarse a través de una institución educativa que previamente cuente con el programa de recuperación autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

Para el caso de los permisos para la recuperación de autorizaciones se estará a lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana que se emita para tal efecto.

Artículo 34.- El permiso para recuperación de licencia de piloto permite a su titular la posibilidad de tripular aeronaves del tipo para el cual pretende recuperar los derechos para realizar las actividades inherentes a la licencia de piloto respectiva, en aeronaves previamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica para ese fin o simulador de vuelo equivalente a la aeronave que corresponda.

Artículo 34 Bis.- El permiso para recuperación de licencia de sobrecargo permite a su titular la posibilidad de efectuar prácticas en las instalaciones y equipos autorizados por la Autoridad Aeronáutica, para recuperar los derechos para realizar las actividades inherentes a dicha licencia.

Artículo 35.- El permiso para recuperación de licencia para personal de tierra permite a su titular la posibilidad de efectuar prácticas en las instalaciones, equipos y sistemas especializados autorizados por la Autoridad Aeronáutica, para recuperar los derechos para realizar las actividades inherentes a la licencia respectiva.

Artículo 35 Bis.- El permiso para recuperación de certificado de capacidad permite a su titular la posibilidad de realizar las actividades a que se refieren los artículos 34 y 35 de este Reglamento.

CAPÍTULO V**De los permisos especiales**

Artículo 36.- El interesado en obtener un permiso especial para vuelos de instrucción, de prueba o especiales en los que no se transporten pasajeros, además de presentar la documentación prevista en el artículo 23 del presente Reglamento, deberá cumplir con los requisitos específicos que determine la Autoridad Aeronáutica, previo análisis de cada solicitud en particular.

Este permiso permite a su titular el derecho para efectuar vuelos de instrucción, de prueba o especiales, sin pasajeros, como actividades complementarias a las que tenga otorgadas, conforme a los privilegios, limitaciones y obligaciones consignados en el mismo.

Artículo 36 Bis.- El interesado en obtener un permiso de instructor de tierra, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 38 de este Reglamento, exceptuando la fracción IV de éste, deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica, y
- II. Haber presentado y aprobado un curso de instrucción reconocido para formación de instructor.

La vigencia del permiso a que se refiere este artículo será de dos años.

Artículo 37.- El Personal Técnico Aeronáutico (PTA) está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra.

Artículo 38.- El interesado en obtener alguna de las licencias a que se refiere el presente Título deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- I. Solicitud por escrito, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 Bis del presente Reglamento;
- II. Documento con el que acredite ser mexicano por nacimiento y manifestar, bajo protesta de decir verdad, que no ha adquirido otra nacionalidad, excepto en los casos en que el presente Reglamento excluye dicho documento o manifestación;
- III. Los formatos debidamente requisitados, previstos en el manual del inspector de licencias expedido por la Autoridad Aeronáutica;
- IV. Constancia de aptitud psicofísica, vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 de este Reglamento; en la cual se establezca que el interesado es apto para el desarrollo de las actividades que correspondan al tipo de licencia que solicita, expedida dentro del plazo establecido en esa constancia;
- V. Comprobante de pago de derechos que corresponda, de acuerdo a la Ley Federal de Derechos;
- VI. Documento con el que acredite haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica para el tipo de licencia solicitado, y
- VII. Certificado expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, con el que acredite haber terminado el curso de instrucción reconocido para obtener el nivel exigido a la licencia que corresponda.

Artículo 39.- La vigencia de las licencias del Personal Técnico Aeronáutico (PTA) será de tres años, salvo los supuestos previstos en las fracciones I y II del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 40.- Las licencias del Personal Técnico Aeronáutico (PTA) y autorizaciones de pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, deberán ser revalidadas dentro del término de su vigencia; el trámite podrá efectuarse desde treinta días naturales previos al vencimiento, sin perjuicio a la vigencia de las mismas.

Excepcionalmente, el interesado podrá revalidar su licencia desde los noventa días naturales previos al vencimiento de su vigencia, sin perjuicio de la vigencia de la misma, siempre que, justifique ante la Autoridad Aeronáutica los motivos de su solicitud y que se presente de conformidad con el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, debiendo cumplir con los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 41.- El interesado en revalidar una licencia deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- I. Solicitud por escrito, conforme al artículo 3 Bis del presente Reglamento;
- II. Para tripulación de vuelo:
 - a) Documento en el que acredite que, por lo menos, dos veces al año, contado a partir del término del último adiestramiento, ha practicado los procedimientos anormales y de emergencia que señale el manual de vuelo de la aeronave que tripule, bajo la supervisión de un instructor autorizado, quien asentará la constancia de la realización de dichas prácticas en dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, de acuerdo a las aeronaves autorizadas en el certificado de tipo vigente o en la aeronave en la bitácora de vuelo del piloto del solicitante; así como el certificado de capacidad con que se acredite haber realizado los cursos recurrentes en el equipo que opera;

b) Constancia de aptitud psicofísica vigente, en la cual se establezca que el interesado es apto para llevar a cabo las actividades inherentes al tipo de licencia que pretende revalidar, y expedida dentro del plazo establecido en el artículo 22 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento;

c) Bitácora de vuelo del piloto con registro de las horas con las que demuestre experiencia reciente de vuelo;

d) Certificado de estudio de los cursos sobre factores humanos que correspondan, tales como CFIT, ALAR y CRM, según sea el caso, mismos que deberán ser tomados alternadamente una vez al año contado a partir del término del último adiestramiento;

e) Para el piloto privado o piloto agrícola, bitácora de vuelo del piloto en la que tenga computadas y certificadas, un mínimo de tres horas de vuelo en los últimos dos meses del periodo de vigencia de su licencia;

f) Para piloto de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia pequeño, se requiere bitácora de vuelo del interesado, en la que tenga registradas un mínimo de dos horas de vuelo en los últimos dos meses del periodo de vigencia de la autorización, o seis horas durante el último semestre; avaladas con el registro automático de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia operados, que además incluyan dos horas de vuelo en donde demuestre haber realizado los procedimientos normales, anormales y de emergencia cada seis meses;

g) Para el piloto comercial, bitácora de vuelo del piloto en la que tenga computadas, registradas y certificadas, un mínimo de diez horas de vuelo durante los últimos dos meses del periodo de vigencia de la licencia o cien horas durante el último semestre; de las cuales dos serán en instrumentos y dos en equipo multimotor o multirrotor, según aplique, y

h) Para el piloto de TPI, bitácora de vuelo del piloto en la que tenga computadas, registradas y certificadas, un mínimo de diez horas durante los últimos dos meses del periodo de vigencia de la licencia o cien horas durante el último semestre;

III. Para pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia grandes a que se refiere la fracción VI del artículo 46 de este Reglamento:

a) Bitácora de vuelo del piloto en la que tenga registradas un mínimo de cinco horas de vuelo en los últimos dos meses del periodo de vigencia de la licencia o diez horas durante el último semestre, avaladas con el registro automático del o los pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia operados que incluyan dos horas de vuelo, en donde demuestre haber realizado los procedimientos normales, anormales y de emergencia cada seis meses;

b) Certificado de estudio que demuestre haber realizado un curso de instrucción reconocido anual por la Autoridad Aeronáutica durante el periodo de vigencia de su licencia;

c) Acreditar mediante certificado de estudio y bitácora de vuelo del piloto certificada, que se tiene la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, en cada tipo o variante de equipo que opere, así como las prácticas de vuelo bajo las reglas IFR y la competencia para cumplir tales reglas, ante la Autoridad Aeronáutica. Dichos procedimientos se efectuarán cada año;

IV. Para tripulación de sobrecargos:

a) Curso de instrucción reconocido durante el periodo vigente de su licencia;

b) Certificado de estudios de los cursos de instrucción reconocidos sobre factores humanos que correspondan, tales como CRM tomado durante el periodo de vigencia de su licencia, y

c) Constancia de aptitud psicofísica, vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento; en la cual se establezca que el interesado es apto para el desarrollo de las actividades que correspondan al tipo de licencia que pretende revalidar, expedida dentro del plazo establecido en esa constancia, y

V. Comprobante de pago de derechos que corresponda, de acuerdo con la Ley Federal de Derechos.

Se entenderá como certificado de tipo, para efectos del inciso a) de la fracción II de este artículo y demás aplicables en este Reglamento, al documento expedido por un Estado para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado;

Para efectos del presente artículo, se entenderá por ALAR, el Programa de reducción de accidentes en aproximación y aterrizaje, por sus siglas en inglés Approach and Landing Accident Reduction; por CFIT, el Programa de prevención del impacto contra el terreno sin pérdida de control, por sus siglas en inglés de Controlled Flight Into Terrain, y por CRM, la Administración de recursos del personal de vuelo en cabina, programa enfocado a evitar incidentes y accidentes, por sus siglas en inglés Crew Resource Management.

Artículo 42.- La revalidación de las licencias de piloto previstas en el artículo anterior, se otorgarán por tres años. Cuando se trate de la revalidación de las licencias de piloto de TPI de personas que han cumplido los sesenta años de edad, en las licencias respectivas se limitarán las actividades que la misma permite para no actuar como piloto al mando (PIC) de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, ni operar como piloto al mando (PIC) en aeronaves con un peso máximo de despegue superior a cinco mil setecientos kilogramos.

Ninguna persona titular de licencia podrá operar como piloto de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando dicha persona haya cumplido los sesenta años o en el caso de operaciones con más de un piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años.

Artículo 43.- Cuando el interesado en obtener alguna licencia, sea titular de otra licencia expedida por la Autoridad de Aviación Civil del país en donde fueron realizados los estudios, podrá solicitar la convalidación de materias u horas totales de vuelo, siempre y cuando presente dicha licencia vigente y cubra como mínimo el número de horas de instrucción teórico-práctico y el contenido de los planes y programas de los cursos de instrucción señalados en el presente Reglamento.

La Autoridad Aeronáutica convalidará lo que considere procedente, sin perjuicio de los estudios teórico-prácticos complementarios y exámenes que considere necesario aplicar al solicitante.

Cuando el interesado en obtener alguna licencia presente certificados de estudios o documentación equivalente, expedidos por un centro de capacitación en el extranjero, serán convalidados por la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando esos centros estén acreditados por la Autoridad de Aviación Civil de ese país, y dicho país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 44.- Los pilotos aviadores de nacionalidad distinta a la mexicana o mexicanos por naturalización, únicamente podrán obtener la licencia de piloto privado y, en su caso, convalidar la licencia que le haya sido otorgada por alguna Autoridad de Aviación Civil, por una licencia de piloto privado, siempre y cuando el interesado acredite previamente contar con los conocimientos sobre reglamentación y fraseología aeronáutica.

En el caso de que la Autoridad Aeronáutica convalide la licencia de piloto de nacionalidad distinta a la mexicana o mexicano por naturalización, otorgará al interesado, una licencia en la que se hará constar la convalidación, el cual no excederá la vigencia de la licencia que es convalidada, observando en todo caso los plazos establecidos para tal efecto en el presente Reglamento.

Artículo 45.- El interesado en obtener una licencia de Personal Técnico Aeronáutico (PTA) deberá manifestar a la Autoridad Aeronáutica, bajo protesta de decir verdad, si ha prestado sus servicios en el Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos o Armada de México y, en caso afirmativo, deberá acompañar a su solicitud la documentación que acredite su baja.

La Autoridad Aeronáutica determinará si el conocimiento práctico, experiencia y competencia del interesado son aceptables para el otorgamiento de la licencia y capacidad solicitada, de acuerdo a los requisitos señalados en el presente Reglamento, sin perjuicio de la presentación y aprobación de los exámenes correspondientes.

Para efectos del presente artículo, se entenderá como convalidación de estudios de la Fuerza Aérea Mexicana y Armada de México al acto administrativo mediante el cual se reconocen los certificados totales de estudios realizados por los interesados que han prestado sus servicios en esas Instituciones, para otorgar una licencia como Personal Técnico Aeronáutico (PTA).

Artículo 46.- El personal de vuelo está formado por la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos. Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:

I. Piloto de aeronave de ala fija:

- a) Privado;
- b) Agrícola;
- c) Comercial, y
- d) De TPI;

II. Piloto de helicóptero:

- a) Privado;
- b) Agrícola;
- c) Comercial, y
- d) De TPI;

III. Piloto de aerostato:

- a) Piloto privado de aerostato de vuelo libre;
- b) Piloto privado de aerostato de vuelo dirigido;
- c) Piloto comercial de aerostato de vuelo libre, y
- d) Piloto comercial de aerostato de vuelo dirigido;

IV. Piloto de aeronaves ultraligeras:

- a) Privado, y
- b) Comercial;

V. Piloto de planeador;

VI. Piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia clasificadas como grandes, es decir, de más de veinticinco kilogramos;

VII. Sobrecargo, y

VIII. De otras clasificaciones que determine la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con los tratados internacionales suscritos por México.

Artículo 46 Bis.- Para la operación de aeronaves no tripuladas se requerirá de una autorización de sistema de aeronave pilotada a distancia pequeño, cuando el peso máximo de despegue sea mayor a dos kilogramos y hasta veinticinco kilogramos y la actividad sea de uso comercial y privado no comercial.

Se otorgará una licencia para operaciones de sistema de aeronave pilotada a distancia grande, cuando el peso máximo de despegue sea superior a veinticinco kilogramos o más, sin importar el tipo de actividad.

Artículo 48.- La tripulación de vuelo deberá conservar y mantener al día, con las horas actualizadas, los registros en su bitácora de vuelo aprobada y certificada por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas correspondientes. Toda falsedad en la información registrada en esta bitácora será sancionada en los términos de las leyes aplicables.

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, vigilarán que la tripulación de vuelo cumpla con esta disposición.

Artículo 49.- La Autoridad Aeronáutica podrá reconocer al solicitante de una licencia de tripulación de vuelo, la experiencia de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías o la realizada en un simulador de vuelo, si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, determinará los ajustes que podrían aplicar en cuanto a la disminución del tiempo de vuelo que se estipule para el tipo de licencia.

Las horas de vuelo acumuladas serán aceptadas cuando el solicitante acredite la experiencia de vuelo de piloto, habiéndolas realizado en una institución educativa que cuente previamente con los planes y programas autorizados.

Artículo 50.- Para obtener la licencia de piloto privado de aeronave de ala fija, en aeronaves con un peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras), el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Haber concluido el curso teórico-práctico de piloto privado de aeronave de ala fija con capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), acreditándolo con los exámenes correspondientes. El permiso de capacitación para la obtención de la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR) no será requerido para aquellos estudiantes matriculados en una institución educativa, cursando el programa de oficial de operaciones de aeronaves que contenga la capacitación en ese tipo de capacidad;

II. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, en su bitácora de vuelo, un mínimo de cuarenta horas; dentro de las cuales se comprenderán un mínimo de:

- a) Veinte horas de vuelo en aeronaves de doble control con instructor bajo las reglas VFR;
- b) Cinco horas de vuelo solo;
- c) Cinco horas de vuelo de travesía, que incluya una ruta entre puntos que disten no menos de doscientos setenta kilómetros (ciento cincuenta millas náuticas) y que comprendan un mínimo de dos aterrizajes en diferentes puntos de la ruta, y
- d) Cinco horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto privado de aeronave de ala fija.

Artículo 51.- La licencia de piloto privado de aeronave de ala fija permite a su titular volar como piloto al mando (PIC) o copiloto de aeronaves de ala fija con un peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos, destinadas al servicio privado no comercial, de acuerdo a los certificados de capacidad inscritos en su licencia.

Artículo 52.- Para obtener la licencia de piloto agrícola de aeronave de ala fija, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de piloto privado o comercial de aeronave de ala fija vigente;
- II. Haber concluido el curso teórico-práctico de piloto agrícola de aeronave de ala fija, y haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto agrícola, y
- III. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica en su bitácora de vuelo, un mínimo de setenta horas de instrucción de vuelo agrícola, de las cuales por lo menos cuarenta y cinco corresponderán a vuelo rasante.

Artículo 53.- La licencia de piloto agrícola de aeronave de ala fija permite a su titular lo siguiente:

- I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de piloto privado de aeronave de ala fija;
- II. Tripular aeronaves destinadas al servicio agrícola o de fumigación aérea, en calidad de piloto al mando (PIC), en cualquier aeronave con peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos, y
- III. Tripular aeronaves destinadas al servicio agrícola de acuerdo al tipo y clase de aeronave inscrito en su licencia.

Las horas de vuelo realizadas como instrucción o al amparo de la licencia de piloto agrícola, no serán válidas como experiencia de vuelo para la obtención de ninguna licencia de piloto comercial.

El titular de esta licencia no está facultado para realizar vuelos nocturnos, ni bajo las reglas IFR.

Artículo 54.- Para obtener la licencia de piloto comercial de aeronave de ala fija, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Ser titular de la licencia de piloto privado de aeronave de ala fija con capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), vigentes, y haber cubierto el plan y programa de piloto comercial autorizado;
- III. Haber concluido y aprobado cursos de sistema de seguridad operacional, de seguridad de la aviación civil y de mercancías peligrosas;
- IV. Contar con título profesional de piloto aviador y presentar la cédula profesional correspondiente o la constancia de que ésta se encuentra en trámite ante la autoridad educativa competente;
- V. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de ciento ochenta horas de instrucción, debiendo comprender dentro de esas horas un mínimo de:
 - a) Cien horas en calidad de piloto al mando (PIC), dentro de las que se incluirán veinte horas de vuelo de travesía como piloto al mando (PIC), con inclusión de un vuelo de travesía no menor de quinientos cuarenta kilómetros (trescientas millas náuticas), que comprenda cuando menos dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta;
 - b) Veinte horas de vuelo solo;

- c) Cincuenta horas de instrucción en el entrenador básico de vuelo por instrumentos, de las cuales serán un mínimo de veinte en entrenador básico de vuelo por instrumentos de aeronave multimotor y quince horas de vuelo real bajo las reglas IFR, incluyendo un mínimo de diez aterrizajes;
- d) Veinte horas de práctica en entrenador básico de vuelo por instrumentos, cuando se trate de la capacidad de multimotor;
- e) Treinta horas de práctica en entrenador básico de vuelo por instrumentos, cuando se trate de la capacidad de vuelo bajo las reglas IFR;
- f) Cinco horas de vuelo nocturno en aeronave de ala fija de doble mando, comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como piloto al mando (PIC), bajo la supervisión de un instructor de vuelo en la especialidad;
- g) Diez horas de vuelo real en equipo multimotor en aeronave de ala fija de doble mando, bajo la supervisión de un instructor de vuelo en la especialidad;
- h) Quince horas de vuelo real bajo las reglas IFR, incluyendo un mínimo de diez aterrizajes bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado en la especialidad, y
- i) Diez horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto comercial con capacidad de instrumentos y multimotor.

El requisito establecido en el artículo 38, fracción VII del presente Reglamento, sólo será exigible en aquellos casos en que el interesado no cuente con la licencia señalada en la fracción II de este artículo.

Artículo 55.- La licencia de piloto comercial de aeronave de ala fija permite a su titular lo siguiente:

I. Ejercer los derechos que otorga la licencia de piloto privado de aeronave de ala fija, de acuerdo a los certificados de capacidad inscritos en la misma;

II. a IV. ...

V. Llevar a cabo vuelos bajo las reglas IFR, siempre que la Autoridad Aeronáutica hubiera inscrito la capacidad relativa a la experiencia de vuelo por instrumentos especificada en la fracción V, incisos c) y d) del artículo anterior, en la licencia del solicitante, y

VI. Realizar vuelos en equipo multimotor, especificado en la fracción V, inciso g) del artículo anterior, siempre que la Autoridad Aeronáutica hubiera inscrito la capacidad correspondiente en la licencia del solicitante.

Artículo 56.- Para obtener la licencia de piloto de TPI de aeronave de ala fija, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 del presente Reglamento, lo siguiente:

I. Ser mayor de veintiún años de edad;

II. Ser titular de la licencia de piloto comercial de aeronave de ala fija con los certificados de capacidad de vuelo por instrumentos y equipo multimotor, es decir, aviones de émbolo o turbo reactor o de ambos;

III. Contar con título profesional de piloto aviador, debiendo presentar la cédula profesional o constancia de que ésta se encuentra en trámite;

IV. Tener registradas en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de mil quinientas horas de vuelo en aeronaves de ala fija, las cuales deberá haberlas realizado como se indica a continuación:

a) Doscientos cincuenta horas de vuelo, ya sea como piloto al mando (PIC), o bien, un mínimo de cien horas como piloto al mando (PIC) más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto, y cien horas máximo en simulador de vuelo, de la siguiente manera:

1. Veinticinco horas máximo de simulador de procedimientos de vuelo, "FTD" por sus siglas en inglés Flight Training Device;
2. Setenta y cinco horas máximo en simulador completo de vuelo, FFS por sus siglas en inglés Full Flight Simulators;
3. Cincuenta horas de vuelo de travesía con un asesor/instructor de una institución educativa.

b) Doscientas horas de vuelo de travesía, de las cuales serán un mínimo de cien como piloto al mando (PIC) o como copiloto, desempeñándose bajo la supervisión de un piloto al mando (PIC) con licencia de TPI y el certificado de capacidad como capitán del tipo de aeronave, siempre que ambos se encuentren bajo el control de una institución educativa reconocida por la Autoridad Aeronáutica para un concesionario o permisionario del transporte aéreo;

c) Setenta y cinco horas de vuelo bajo las reglas IFR, de las que un máximo de treinta horas podrá haberlas realizado en un entrenador básico de vuelo por instrumentos, aprobado por la Autoridad Aeronáutica;

d) Cien horas de vuelo nocturno como piloto al mando (PIC) o como copiloto;

e) Veinticinco horas de instrucción de vuelo en aeronave o simulador de vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica a una institución educativa, para la instrucción en el tipo de aeronave de servicio público, de acuerdo al certificado de capacidad que le corresponda y que incluya: inspección prevuelo; procedimientos normales, anormales y de emergencia; utilización de listas; coordinación y administración de cabina, y procedimientos de postvuelo, entre otros temas, y

V. Presentar el certificado del curso requerido y el desglose de las horas señaladas en la bitácora, debidamente registradas y validadas por escrito por el permisionario, concesionario u operador aéreo, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto de TPI.

Si el interesado es titular de la licencia de piloto de TPI de aeronave de ala fija expedida por una Autoridad de Aviación Civil, se le podrá convalidar ésta, siempre y cuando, se ajuste a los requisitos establecidos para tal efecto en el artículo 38 de este Reglamento.

Artículo 57.- La licencia de piloto de TPI de aeronave de ala fija permite a su titular lo siguiente:

I. Ejercer los derechos del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial de aeronave de ala fija con los certificados de capacidad de vuelo por instrumentos y de aviones multimotores de peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos, siempre que acredite la capacidad en la licencia, y

II. Ningún titular de la licencia de Piloto de TPI podrá operar como piloto al mando (PIC) de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los sesenta años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años.

Artículo 58.- Para obtener la licencia de piloto privado de helicóptero, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. Haber concluido y aprobado el curso teórico-práctico de piloto privado de helicóptero con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR).

II. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de cuarenta horas; dentro de las cuales se deberán comprender un mínimo de:

a) Veinte horas de vuelo en aeronaves de doble control con instructor bajo las reglas VFR;

b) Cinco horas de vuelo solo;

c) Cinco horas de vuelo de travesía, que incluya una ruta entre puntos que disten no menos de noventa kilómetros (ciento cincuenta millas náuticas) y que comprendan un mínimo de dos aterrizajes en diferentes puntos de la ruta, y

d) Cinco horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto privado de helicóptero.

Para efectos de lo previsto en la fracción I del presente artículo, el interesado en obtener la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), deberá acreditar el curso teórico-práctico de piloto privado de helicóptero con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR).

Artículo 59.- La licencia de piloto privado de helicóptero permite a su titular volar como piloto al mando (PIC) o copiloto de helicóptero con peso máximo de despegue de hasta cinco mil setecientos kilogramos, destinado al servicio privado no comercial, de acuerdo a los certificados de capacidad inscritos en su licencia.

Artículo 60.- Para obtener la licencia de piloto agrícola de helicóptero, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser titular de una licencia vigente de piloto privado o comercial de helicóptero vigente;
- II. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de cincuenta horas de instrucción en vuelo, de las cuales por lo menos treinta deberán ser de técnicas de vuelo rasante en helicóptero, bajo la supervisión de un instructor de vuelo en la especialidad, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto agrícola de helicóptero.

Artículo 61.- La licencia de piloto agrícola de helicóptero permite a su titular lo siguiente:

- I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de piloto privado de helicópteros, y
- II. Tripular helicópteros destinados a las aplicaciones agrícolas en vuelo rasante, en calidad de piloto al mando (PIC) o copiloto, en aquellos helicópteros cuya certificación así lo requiera, de acuerdo a la marca y modelo de la misma, en cuyo caso, se inscribirá el correspondiente certificado de capacidad en su licencia.

El titular de esta licencia no está facultado para realizar vuelos nocturnos, ni bajo las reglas IFR.

Artículo 62.- Para obtener la licencia de piloto comercial de helicóptero, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de lo dispuesto por el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Ser titular de la licencia de piloto privado de helicóptero o piloto agrícola de helicópteros con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), vigentes;
- III. Contar con título profesional de piloto aviador y presentar la cédula profesional correspondiente o constancia de que ésta se encuentra en trámite ante la autoridad educativa competente,
- IV. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de cien horas de instrucción en helicóptero, dentro de las cuales deberá comprender un mínimo de:
 - a) Treinta y cinco horas en calidad de piloto al mando (PIC), en helicóptero, en las cuales deberá incluir diez horas de vuelo de travesía en calidad de piloto al mando (PIC) del helicóptero, con inclusión de un vuelo de travesía no menor de noventa kilómetros (cincuenta millas náuticas); que comprenderá como mínimo dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta;
 - b) Cinco horas de instrucción de vuelo real por instrumentos;
 - c) Cinco horas de vuelo nocturno, comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como piloto al mando (PIC), bajo la supervisión de un instructor de vuelo en un helicóptero de doble mando;
 - d) Diez horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y
- V. Acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto comercial de helicóptero.

Los titulares de la licencia de piloto agrícola de helicópteros podrán solicitar la acreditación de los tiempos de vuelo, para la reducción de las horas totales de instrucción de helicóptero, a fin de obtener la licencia correspondiente. Asimismo, el interesado deberá demostrar haber aprobado un curso de instrucción reconocido en una institución educativa, en el cual el mínimo de tiempo de instrucción de vuelo en helicóptero será de cincuenta horas, debiendo cumplir con lo estipulado en la fracción IV de este artículo.

Artículo 63.- La licencia de piloto comercial de helicóptero permite a su titular lo siguiente:

- I. Realizar las actividades inherentes a la licencia piloto privado de helicóptero y certificados de capacidad correspondientes;
- II. Tripular helicópteros destinados al servicio privado no comercial, privado comercial y de Estado distintas a las militares, en calidad de piloto al mando (PIC) o copiloto, de cualquier marca y modelo de helicóptero, de acuerdo con los certificados de capacidad inscritos en su licencia;

III. Actuar como piloto al mando (PIC) o copiloto de helicóptero destinado al servicio público de transporte aéreo, de acuerdo con los certificados de capacidad inscritos en su licencia, y

IV. Efectuar vuelos nocturnos.

La experiencia de vuelo por instrumentos especificada en el artículo 54, fracción V, incisos d), y e) del presente Reglamento y la de vuelo nocturno señalada en el inciso f) de la fracción y artículo antes mencionados, permiten al titular de la licencia de piloto comercial de helicóptero, a realizar vuelos bajo las reglas IFR.

Artículo 64.- Para obtener la licencia de piloto de TPI de helicóptero, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. Ser mayor de veintiún años de edad;

II. Ser titular de la licencia de piloto comercial de helicóptero, con los certificados de capacidad de vuelo bajo las reglas IFR y equipo multirrotor de émbolo o turborreactor o ambos, vigentes;

III. Contar con título profesional de piloto aviador, debiendo presentar la cédula profesional o constancia de que ésta se encuentra en trámite;

IV. Tener certificadas y aprobadas en su bitácora de vuelo del piloto por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de mil horas de tiempo de vuelo como piloto de helicópteros, de las que un máximo de cien horas, podrán acreditarse en simulador de vuelo autorizado por la Autoridad Aeronáutica, las cuales deberá haberlas realizado como se indica a continuación:

a) Doscientas horas de vuelo como piloto al mando (PIC), o bien un mínimo de cien horas como piloto al mando (PIC) de helicóptero, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto, desempeñando bajo la supervisión de un piloto al mando (PIC) de helicóptero con licencia y certificado de capacidad correspondiente vigentes, cuando ambos pilotos, se encuentren bajo la supervisión de la institución educativa autorizada al concesionario o permisionario que pertenezcan;

b) Doscientas horas de vuelo de travesía en helicóptero, de las cuales un mínimo de cien horas deberán ser como piloto al mando (PIC) de helicóptero o como copiloto de helicóptero, desempeñando sus obligaciones y derechos, bajo la supervisión de un piloto al mando (PIC) de helicóptero con licencia y certificado de capacidad correspondiente vigentes, cuando ambos pilotos, se encuentren bajo la supervisión de la institución educativa autorizada al concesionario o permisionario al que pertenezcan;

c) Treinta horas de vuelo bajo las reglas IFR, de las cuales un máximo de diez podrá haberlas realizado en entrenador básico de vuelo por instrumentos aprobado por la Autoridad Aeronáutica, y

d) Cincuenta horas de vuelo nocturno como piloto al mando (PIC) o copiloto;

V. Presentar el certificado de estudios del curso requerido y el desglose de las horas señaladas en la bitácora de vuelo del piloto, debidamente registradas y validadas por escrito por el permisionario, concesionario u operador aéreo, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto de TPI de helicóptero.

Si el interesado es titular de la licencia de piloto comercial de helicóptero o de TPI de helicóptero expedida por alguna Autoridad de Aviación Civil, se le podrá convalidar ésta, siempre y cuando se ajuste a los requisitos establecidos para tal efecto en el presente Reglamento.

Artículo 65.- La licencia de piloto de TPI de helicóptero confiere a su titular los derechos siguientes:

I. Ejercer las actividades inherentes a la licencia de piloto privado y comercial de helicóptero, de acuerdo con los certificados de capacidad inscritos en la misma, y

II. Actuar en calidad de piloto al mando (PIC) o copiloto en helicópteros que estén certificados para operar con copiloto, destinados al servicio de transporte público, sea cual fuere el peso del helicóptero, de acuerdo con los certificados de capacidad inscritos en su licencia.

Ningún titular de esta licencia podrá operar como piloto de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte público o transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los sesenta años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años.

Artículo 66.- Para obtener la licencia de piloto privado de aerostato de tipo globo de vuelo libre, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo del piloto por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de dieciséis horas de instrucción, en las cuales deberá incluir un mínimo de:

- I. Siete vuelos con instructor habilitado con la licencia y capacidad respectiva vigentes y con una duración de sesenta minutos cada uno, y
- II. Un vuelo solo, con una duración de sesenta minutos.

Para que los derechos que confiere la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante deberá adquirir, bajo la supervisión apropiada, experiencia operacional en globo libre en vuelo nocturno.

Asimismo, el interesado deberá acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto privado de aerostato de tipo globo.

Artículo 67.- La licencia de piloto privado de aerostato de tipo globo de vuelo libre permite a su titular lo siguiente:

- I. Actuar como piloto al mando (PIC) de aerostato de tipo globo de vuelo libre, destinado al servicio privado no comercial, de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente;
- II. Tripular cualquier globo libre de servicio privado no comercial, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda, y
- III. Realizar vuelos nocturnos, siempre y cuando haya efectuado un mínimo de tres horas de vuelo bajo la supervisión de un piloto comercial de aerostato con licencia y certificado de capacidad vigentes, de las cuales deberá haber efectuado, como mínimo, seis lanzamientos y aterrizajes en la especialidad.

Artículo 68.- Para obtener la licencia de piloto privado de aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, tener registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de cincuenta horas de instrucción de vuelo como piloto privado de aerostato de tipo dirigible, las cuales deben incluir un mínimo de:

- I. Veinte horas bajo la supervisión de un instructor con la licencia y capacidad respectiva en vigor;
- II. Diez horas de vuelo como piloto al mando (PIC), y
- III. Tres horas de prácticas de vuelo nocturno bajo la supervisión de un instructor con la licencia y capacidad respectiva vigentes.

Asimismo, el interesado deberá acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto privado de aerostato de tipo dirigible.

Artículo 69.- La licencia de piloto privado de aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido permite a su titular tripular dirigibles al servicio privado no comercial, en calidad de piloto al mando (PIC), de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente, y ejercer este derecho en vuelo nocturno.

Artículo 70.- Para obtener la licencia de piloto comercial de aerostato de tipo globo de vuelo libre, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo del piloto lo siguiente:
 - a) Un vuelo solo, con una duración de sesenta minutos;
 - b) Un vuelo nocturno anclado de una hora, bajo la supervisión de un instructor con la licencia vigente, en los casos que aplique, y
 - c) Un mínimo de treinta y cinco horas de instrucción, en las cuales se deberá incluir al menos:
 1. Doce vuelos con instructor con licencia y certificado de capacidad vigentes correspondientes, con una duración de sesenta minutos cada uno, de los cuales, cuatro deberán ser de vuelo de travesía, entre puntos que disten no menos de cinco kilómetros, comprendiendo por lo menos dos aterrizajes durante la ruta, y
 2. Cuatro vuelos solo, con duración de sesenta minutos cada uno, que comprendan éstos un mínimo de dos aterrizajes, en diferentes puntos de la ruta, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto comercial de aerostato de tipo globo.

Artículo 71.- La licencia de piloto comercial de aerostato de tipo globo de vuelo libre permite a su titular lo siguiente:

- I. Tripular aerostato de tipo globo de vuelo libre destinado al servicio privado de transporte aéreo, en calidad de piloto al mando (PIC), de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente;
- II. Tripular aerostato de tipo globo de vuelo libre destinado al servicio al público de transporte aéreo, en calidad de piloto al mando (PIC), de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente, y
- III. Realizar vuelos nocturnos anclados, siempre y cuando haya efectuado un mínimo de tres horas de vuelo, bajo la supervisión de un piloto comercial de aerostato con licencia y certificado de capacidad vigentes, de las cuales habrá efectuado por lo menos, seis lanzamientos y aterrizajes en la especialidad.

Artículo 72.- Para obtener la licencia de piloto comercial de aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Contar con certificado de capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR);
- III. Contar con título profesional de piloto aviador, debiendo presentar la cédula profesional o constancia de que ésta se encuentra en trámite;
- IV. Tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo del piloto, por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de ciento noventa horas de instrucción de vuelo en dirigible, las cuales deberán incluir un mínimo de cincuenta horas bajo la supervisión de un instructor con la licencia y capacidad respectiva en vigor; treinta horas de vuelo bajo las reglas IFR en dirigibles; cien horas como piloto al mando (PIC) de vuelo de travesía en dirigible, y diez horas en vuelo nocturno, y
- V. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a piloto privado de aerostato de tipo globo.

Artículo 73.- La licencia de piloto comercial de aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido permite a su titular lo siguiente:

- I. Tripular aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido destinado al servicio privado, en calidad de piloto al mando (PIC), de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente;
- II. Tripular aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido destinados al servicio al público de transporte aéreo, en calidad de piloto al mando (PIC), de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente, y
- III. Realizar vuelos nocturnos en los aerostatos señalados en las dos fracciones anteriores.

Artículo 74.- Para obtener la licencia de piloto privado de aeronaves ultraligeras, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en el artículo 38 de este Reglamento, tener registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de treinta horas de instrucción en aeronaves ultraligeras, bajo la supervisión de un piloto instructor de aeronaves ultraligeras con licencia y certificado de capacidad en vigor, de las que cinco horas de vuelo deberán estar registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de su solicitud.

Artículo 75.- La licencia de piloto privado de aeronaves ultraligeras permite a su titular lo siguiente:

- I. Tripular aeronaves ultraligeras destinadas al servicio privado no comercial, en las zonas específicamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, y en condiciones meteorológicas para vuelos bajo las reglas VFR, y
- II. Efectuar el mantenimiento básico de su aeronave ultraligera para conservarla en condiciones satisfactorias de operación.

El titular de esta licencia no podrá efectuar vuelos nocturnos, ni vuelos en áreas o zonas bajo el control de los servicios de tránsito aéreo.

Las horas de vuelo en aeronave ultraligera no serán acumulables en la experiencia de vuelo exigida a los pilotos de aeronaves con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

Artículo 76.- Para obtener la licencia de piloto comercial de aeronaves ultraligeras, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Ser titular de una licencia de piloto privado, comercial o de TPI, ya sea de aeronave de ala fija o de helicóptero o de piloto privado de aeronaves ultraligeras;
- III. Contar con certificado de capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR);
- IV. Contar con título profesional de piloto aviador, debiendo presentar la cédula profesional o constancia de que ésta se encuentra en trámite, y
- V. Tener en su bitácora de vuelo del piloto registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de cuarenta horas de vuelo de instrucción en aeronaves ultraligeras, las cuales comprenderán, como mínimo, diez horas de vuelo de doble mando, bajo la supervisión de un piloto con licencia vigente y capacidad o habilitación como instructor de vuelo de aeronaves ultraligeras, y cinco horas de vuelo, registradas dentro los dos meses anteriores a la fecha de su solicitud.

Artículo 77.- La licencia de piloto comercial de aeronaves ultraligeras permite a su titular lo siguiente:

- I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de piloto privado de aeronaves ultraligeras, y
- II. Tripular aeronaves ultraligeras de transporte aéreo al público, en calidad de piloto al mando (PIC), en las zonas específicamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, y en condiciones meteorológicas para vuelos bajo las reglas VFR.

El titular de la licencia de piloto comercial de aeronaves ultraligeras no podrá efectuar vuelos nocturnos, ni vuelos en áreas o zonas bajo el control de los servicios de tránsito aéreo.

Las horas de vuelo en aeronaves ultraligeras, no serán acumulables en la experiencia de vuelo exigida a los pilotos de aeronaves, con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

Artículo 78.- Para obtener la licencia de piloto de planeador, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este Reglamento, tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica en su bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de seis horas de vuelo como piloto de planeador, que incluyan dos horas de vuelo solo, durante las que efectúen no menos de veinte lanzamientos y aterrizajes.

Si el interesado es titular de una licencia vigente de piloto privado o comercial de aeronave de ala fija con un peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras), además deberá recibir instrucción de transición consistente en: cinco horas de vuelo, bajo la supervisión y responsabilidad de un piloto de planeador con la licencia respectiva y certificado de capacidad de instructor, vigentes.

Las horas de vuelo en planeador no serán acumulables para la bitácora de vuelo de aeronaves con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

Artículo 79.- La licencia de piloto de planeador permite a su titular lo siguiente:

- I. Tripular como piloto al mando (PIC) un planeador autorizado, destinado al servicio privado no comercial, conforme al método de lanzamiento en el que se tenga experiencia operacional, y
- II. Realizar vuelos bajo las reglas VFR.

Para poder transportar acompañantes, el titular de la licencia deberá haber acumulado un mínimo de diez horas de vuelo como piloto al mando (PIC).

Las horas de vuelo en planeador no serán acumulables en la experiencia de vuelo exigida a los pilotos de aeronaves con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

Artículo 80.- Para obtener la licencia de sobrecargo, el interesado, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 38 del presente Reglamento, también deberá acreditar lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Haber concluido y aprobado el curso de instrucción reconocido para sobrecargos, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico prácticos.

Artículo 81.- La licencia de sobrecargo confiere a su titular la obligación de auxiliar al comandante o al piloto al mando (PIC) de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros, ejerciendo las labores específicas que le asigna el concesionario o permisionario en el marco del manual general de operaciones, el manual de sobrecargo y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 83.- El interesado en revalidar su licencia y certificado de capacidad como Personal Técnico Aeronáutico (PTA) de tierra, deberá presentar y acreditar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- I. Solicitud por escrito, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 Bis del presente Reglamento;
- II. Haber concluido y aprobado satisfactoriamente el curso de instrucción reconocido para el tipo de licencia y certificado de capacidad del cual se quiere obtener la revalidación, durante el periodo de la vigencia de su licencia;
- III. Constancia de aptitud psicofísica, vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento, y
- IV. El Pago de derechos correspondientes, conforme a la Ley Federal de Derechos.

La solicitud señalada en este artículo, en su caso, debe ser presentada treinta días hábiles previos al vencimiento de la licencia.

Artículo 84.- Para obtener la licencia de técnico en mantenimiento clase I, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a VI del artículo 38 del presente Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Haber concluido y aprobado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido teórico-práctico con una duración mínima de dieciocho meses, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa aprobado por la Autoridad Aeronáutica;
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos;
- IV. Acreditar como mínimo doscientas cuarenta horas de práctica en la especialidad, en un máximo de tres meses, en un taller aeronáutico permisionado por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular con la licencia y certificado de capacidad correspondiente en vigor, debiendo presentar el certificado de capacidad por el que el interesado acredite que tiene los conocimientos exigidos al titular de una licencia de técnico en mantenimiento clase I con la especialidad correspondiente, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Como excepción a lo anterior, cuando el interesado haya cursado la carrera de ingeniería en aeronáutica podrá acreditar, con el certificado de estudios respectivo o título profesional, que cuenta con el nivel exigido para ser titular de la licencia de técnico en mantenimiento clase I, en cuyo caso, no requerirá acreditar el requisito establecido en la fracción II del presente artículo. En este caso, el interesado deberá acreditar doscientas cuarenta horas de práctica, en un máximo de tres meses, en un taller aeronáutico autorizado por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular con la licencia y capacidad vigente correspondiente, debiendo presentar constancia emitida por el responsable del taller y conjuntamente firmada con el supervisor de la especialidad, y

- V. Pago de derechos correspondiente, conforme a la Ley Federal de Derechos.

Artículo 85.- La licencia de técnico en mantenimiento de clase I otorga a su titular el derecho para efectuar, anotar y firmar en el libro de bitácora de las aeronaves de ala fija, helicópteros, aerostatos de vuelo libre o globo, aerostato de vuelo dirigido o dirigible, planeadores y ultraligeros, sistema de aeronaves pilotadas a distancia, así como en los formatos correspondientes, los servicios de mantenimiento, cambio de componentes y aplicación de modificaciones en las aeronaves y helicópteros, de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente, y certificar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de ala fija y helicópteros, en el libro de bitácora correspondiente.

Artículo 86.- Para obtener la licencia de técnico en mantenimiento clase II, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Haber concluido y aprobado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido teórico-práctico con una duración mínima de dieciocho meses, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa aprobada por la Autoridad Aeronáutica;

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, y

IV. Acreditar como mínimo doscientas cuarenta horas de práctica en la especialidad, en un máximo de tres meses, en un taller aeronáutico permisionado por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular con la licencia y certificado de capacidad correspondiente vigente, debiendo presentar el certificado de capacidad por el que el interesado acredite que tiene los conocimientos exigidos al titular de una licencia de técnico en mantenimiento clase II con la especialidad correspondiente, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, cuando el interesado haya cursado la carrera de ingeniería en comunicaciones y electrónica, y pretenda obtener la licencia de técnico en mantenimiento clase II, con certificado de capacidad en sistemas electrónicos de tierra y radioayudas, o bien, haya cursado la carrera de ingeniería en aeronáutica para otras especialidades; podrá acreditar con el certificado de estudios respectivo o con el título profesional correspondiente, que cuenta con el nivel exigido al titular de la licencia de técnico en mantenimiento clase II; en cuyo caso, no requerirá acreditar el requisito establecido en la fracción III del primer párrafo del presente artículo. En este caso, además el interesado deberá acreditar que cuenta con doscientas cuarenta horas, en un máximo de tres meses, de práctica en un taller aeronáutico autorizado por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular con la licencia y capacidad correspondiente vigente, debiendo presentar constancia emitida por el responsable del taller aeronáutico, firmada conjuntamente con el supervisor de la especialidad.

Artículo 87.- La licencia de técnico en mantenimiento clase II permite a su titular efectuar reparaciones parciales y totales a las aeronaves de ala fija y helicópteros, equipos, sistemas y componentes, así como certificar la aeronavegabilidad de los componentes.

Artículo 88.- Para obtener la licencia de oficial de operación de aeronaves, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. Ser mayor de dieciocho años de edad;

II. Haber concluido el curso teórico-práctico de oficial de operaciones de aeronaves con capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), acreditándolo con los exámenes correspondientes. El permiso de capacitación para la obtención de la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), no será requerido para aquellos estudiantes matriculados en una institución educativa cursando el programa de piloto comercial de aeronaves ultraligeras que contenga la capacitación en ese tipo de capacidad;

III. Acreditar como mínimo doscientas cuarenta horas de práctica en la especialidad, en un máximo de tres meses, deberán ser de prácticas en una oficina de despacho autorizada por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular de la licencia de oficial de operaciones de aeronaves vigente, debiendo presentar el certificado de capacidad por el que el interesado acredite que tiene los conocimientos exigidos al titular de una licencia de oficial de operaciones de aeronaves, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

IV. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos.

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, cuando el interesado haya cursado y aprobado la carrera de ingeniería en aeronáutica, podrá acreditar con el certificado de estudios respectivo o título profesional correspondiente, que cuenta con el nivel exigido al titular de la licencia de oficial de operaciones de aeronaves, en cuyo caso, no requerirá acreditar el requisito establecido en la fracción III del primer párrafo del presente artículo; no obstante lo anterior, el interesado deberá acreditar que cuenta con doscientas cuarenta horas, cumplidas en un máximo de noventa días, de prácticas en una oficina de despacho autorizada por la Autoridad Aeronáutica, bajo la supervisión de un titular con licencia y certificado de capacidad correspondiente en vigor, y haber obtenido el certificado de capacidad de la práctica solicitada, debiendo presentar constancia emitida por el responsable de la oficina de despacho, firmada conjuntamente con el supervisor de la especialidad.

Las prácticas a que se refieren la fracción III y el párrafo anterior de este artículo, deberán contener, por lo menos:

I. Elaboración de plan operacional de vuelo;

II. Elaboración de plan de vuelo, y

III. Aplicación de procedimientos establecidos en casos de emergencia.

Artículo 89.- La licencia de oficial de operaciones de aeronaves permite a su titular lo siguiente:

- I. Auxiliar a los pilotos de las aeronaves en la preparación de los vuelos, y proporcionar toda la información requerida al efecto;
- II. Auxiliar a los pilotos de las aeronaves en la preparación del plan de vuelo y del plan operacional de vuelo, incluyendo la elaboración y manifiesto de carga y balance, asentando su firma en los documentos señalados y presentarlos a la Autoridad Aeronáutica;
- III. Suministrar al piloto al mando (PIC), mientras esté en vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar con seguridad el vuelo;
- IV. Elaborar y difundir los informes de los elementos meteorológicos en aeropuertos autorizados para tal efecto, y
- V. Dar dirección, aparcamiento y salida al comandante de la aeronave en las operaciones en tierra.

Artículo 90.- El interesado en obtener cualquiera de las licencias de controlador de tránsito aéreo deberá presentar el certificado de capacidad de competencia lingüística requerido para su función, conforme a los instrumentos de evaluación y requisitos que para tal efecto establezca la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que ésta emita.

Artículo 91.- Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo clase I, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de veintiún años de edad;
- II. Haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá incluir las materias que integran la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), impartido por una institución educativa.
El curso deberá incluir un mínimo de tres meses de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de un titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo clase I, II o III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de capacidad que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo clase I, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud;
- III. Certificado de capacidad de competencia lingüística con nivel 4, y
- IV. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 92.- La licencia de controlador de tránsito aéreo clase I permite a su titular lo siguiente:

- I. a III. ...
- IV. Elaborar y difundir los informes de elementos meteorológicos en el aeropuerto designado, y
- V. ...

Artículo 93.- Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo clase II, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Ser mayor de veintiún años de edad;
- II. Haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá incluir las materias que integran la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), impartido por una institución educativa.
El curso deberá incluir un mínimo de un mes de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de un titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo clase II o III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de capacidad que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo clase II, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud;
- III. Haber completado satisfactoriamente, un adiestramiento práctico de veinte a noventa horas para el servicio de control de aeródromo y de noventa a ciento ochenta horas, según sea necesario para el servicio de control de aproximación en la posición de trabajo correspondiente, de la unidad de los servicios de tránsito aéreo al que haya sido asignado;

IV. Certificado de capacidad de competencia lingüística con nivel 4 como mínimo;

V. Tener habilitación de control radar de precisión para la aproximación, no menos de doscientas aproximaciones de precisión, de las cuales no más de cien se hayan realizado en un simulador de vuelo radar aprobado para ese fin por la Autoridad Aeronáutica;

No menos de cincuenta de esas aproximaciones de precisión se habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación, y en caso de que las actividades de la habilitación para control de aproximación por vigilancia incluyen las aproximaciones con radar de vigilancia, la experiencia incluirá como mínimo veinticinco aproximaciones con indicador panorámico con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicita la habilitación, bajo la supervisión de un controlador debidamente habilitado, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 94.- El titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo clase I vigente, podrá obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo clase II, siempre y cuando acredite haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido de controlador de tránsito aéreo clase II, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica y, haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por esta última, para demostrar que tiene los conocimientos y habilidades necesarios para desempeñarse como controlador de tránsito aéreo clase II.

Artículo 95.- La licencia de controlador de tránsito aéreo clase II permite a su titular lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Elaborar y difundir los informes de elementos meteorológicos en el aeropuerto designado.

Artículo 96.- Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo clase III, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. Ser mayor de veintiún años de edad;

II. Contar con licencia de controlador de tránsito aéreo clase II vigente;

III. Acreditar haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido de controlador de tránsito aéreo clase III, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá incluir:

a) Un mínimo de un mes de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, y

b) Estar bajo la supervisión de un titular de licencia de controlador de tránsito aéreo clase III vigente, y

IV. Certificado de capacidad expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud con el que acredite haber terminado el curso de instrucción reconocido de controlador de tránsito aéreo clase III reconocido para obtener el nivel exigido a la licencia que corresponda;

V. Certificado de capacidad de competencia lingüística con nivel 4, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 97.- Se deroga.

Artículo 98.- La licencia de controlador de tránsito aéreo clase III permite a su titular lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Elaborar y difundir los informes de elementos meteorológicos en el aeropuerto designado, y

V. ...

Artículo 99.- Para obtener la licencia de meteorólogo aeronáutico clase I, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa.

El curso de instrucción reconocido deberá incluir un mínimo de tres meses de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de un titular de la licencia meteorólogo aeronáutico clase I, II o III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de capacidad que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de meteorólogo aeronáutico clase I, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Artículo 100.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase I permite a su titular lo siguiente:

I. a II. ...

Artículo 101.- Para obtener la licencia de meteorólogo aeronáutico clase II, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa.

El curso deberá incluir un mínimo de tres meses de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de un titular de la licencia meteorólogo aeronáutico clase II o III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de capacidad que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de meteorólogo aeronáutico clase II, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Artículo 102.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase II permite a su titular lo siguiente:

I. a III. ...

Artículo 103.- Para obtener la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa.

El curso deberá incluir un mínimo de un mes de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de un titular de la licencia meteorólogo aeronáutico clase III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de capacidad que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Artículo 104.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase III permite a su titular lo siguiente:

I. Efectuar análisis de mapas, cartas y termogramas con base a información de elementos meteorológicos, para formular informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos, y

II. Supervisar las prácticas de los aspirantes a obtener la licencia de meteorólogo aeronáutico clase I, II y III.

Artículo 105.- ...

I. Respecto a la clase de aeronave, conforme al certificado de tipo previsto en el segundo párrafo de la fracción II del artículo 41 de este Reglamento:

a) a d) ...

II. a IV. ...

V. De Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR);

V Bis. Competencia lingüística, y

VI. ...

Artículo 106.- ...

I. ...

a) a c) ...

c Bis) Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia;

d) a g) ...

II. ...

a) a h) ...

III. Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), para el oficial de operaciones y demás Personal Técnico Aeronáutico (PTA) que lo requiera de conformidad con el presente Reglamento;

III Bis. Competencia lingüística para controladores de tráfico aéreo y demás Personal Técnico Aeronáutico (PTA) que lo requiera;

IV. a V. ...

...

Artículo 107.- Los certificados de capacidad del Personal Técnico Aeronáutico (PTA) se expedirán previo pago de los derechos que correspondan y el cumplimiento de los requisitos previstos en este Título, y tendrán la vigencia que se especifique en los mismos, de acuerdo con lo siguiente:

I. a II. ...

Artículo 109.- El interesado en revalidar su certificado de capacidad deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica, la constancia de aptitud psicofísica vigente en términos del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento, así como cumplir con los siguientes requisitos, según corresponda:

I. Pilotos:

- a)** Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso anual, contado a partir del término del último adiestramiento de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica, en la capacidad correspondiente;
- b)** Acreditar que durante el último periodo de vigencia de su licencia, tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de diez horas respecto al tipo de aeronave autorizada en su certificado de capacidad, esto para revalidar el certificado de capacidad de acuerdo al tipo de aeronave;
- c)** Acreditar que durante el último periodo de vigencia de su licencia, tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de dos horas de vuelo real bajo las reglas IFR, o seis horas en dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, dentro de los últimos sesenta días en cualquiera de los dos casos, esto para revalidar el certificado de capacidad bajo las reglas IFR;
- d)** Acreditar que durante los últimos sesenta días de la vigencia de la licencia, tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de dos horas respecto a la clase de aeronave autorizada en su certificado de capacidad, esto para la revalidación del certificado de capacidad de acuerdo a la clase de aeronave, y
- e)** Acreditar que cuenta con el permiso de instructor examinador designado vigente y que tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de treinta horas como piloto al mando (PIC), en los últimos dos meses del periodo de vigencia de su licencia, de dichas horas, por lo menos dos serán como instructor en el equipo autorizado, esto para la revalidación del certificado de capacidad como instructor, y

II. Personal de Tierra: Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica por cada capacidad inscrita durante el periodo de la vigencia de su licencia.

Artículo 110.- Para obtener el certificado de capacidad a que se refieren las fracciones I y II del artículo 105 del presente Reglamento, el interesado deberá acreditar, ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

I. Ser titular de una licencia de piloto vigente;

II. Haber concluido satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido debiendo presentar el certificado de capacidad correspondiente, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, así como el documento que acredite que el interesado realizó un mínimo de diez horas de prácticas de vuelo real o el mínimo de horas en simulador de vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica, contenidas en el programa autorizado y que comprenda la totalidad de los procedimientos normales, anormales y de emergencia previstos en el manual de vuelo de la aeronave o documento apropiado, que pretenda le sea certificada la capacidad, en el puesto de mando que corresponda; bajo la supervisión de un instructor con licencia y certificado de capacidad vigentes apropiados para tal fin, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

La Autoridad Aeronáutica determinará si el conocimiento práctico, experiencia y competencia previa son aceptables para el otorgamiento de la capacidad, sin perjuicio de la presentación y aprobación de los exámenes correspondientes.

Artículo 111.- Para obtener el certificado de capacidad para volar bajo las reglas IFR, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, dentro de los dos meses posteriores a la terminación del curso de instrucción reconocido, lo siguiente:

- I. Ser titular de una licencia de piloto de aeronave de ala fija o helicóptero, vigente;
- II. Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido y presentar el certificado respectivo;
- III. Contar con un mínimo de cincuenta horas de vuelo como piloto al mando (PIC), certificadas en la bitácora de vuelo del piloto;
- IV. Haber recibido un curso de instrucción reconocido para la práctica que comprenda cincuenta horas de instrucción de vuelo por instrumentos en entrenador básico de vuelo y quince horas de vuelo real bajo las reglas IFR, en aeronaves de ala fija o helicóptero, incluyendo un mínimo de diez aterrizajes, y
- V. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos para tal efecto por la Autoridad Aeronáutica, con los que demuestre tener conocimientos y habilidades en:
 - a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la utilización del manual de vuelo o documento equivalente, y de los documentos correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, para la preparación de un plan de vuelo bajo las reglas IFR;
 - b) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la utilización del manual de vuelo o documento equivalente, y de los documentos correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, para la preparación de un plan de vuelo bajo las reglas IFR;
 - c) La inspección previa al vuelo y la utilización de listas de verificaciones previas al despegue;
 - d) Maniobras y características del vuelo por instrumentos en aeronave de ala fija o helicóptero, según corresponda al interesado, y
 - e) Los procedimientos y maniobras para vuelos bajo las reglas IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia, que comprendan como mínimo:
 1. La transición al vuelo por instrumentos al despegar;
 2. Salidas y llegadas normalizadas por instrumentos;
 3. Procedimientos bajo las reglas IFR en ruta;
 4. Procedimientos de espera;
 5. Aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados;
 6. Procedimientos de aproximación fallida, y
 7. Aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos.

Artículo 112.- El certificado de capacidad de vuelo por instrumentos permite a su titular lo siguiente:

I. a II. ...

Artículo 113.- ...

I. ...

II. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica en la bitácora de vuelo del piloto, un mínimo de trescientas cincuenta horas de vuelo, de las que ciento cincuenta horas serán como piloto al mando (PIC) en el tipo de aeronave en que se pretende ser instructor, y de las que diez, deberán estar registradas y certificadas dentro de los dos meses anteriores a su solicitud;

III. a IV. ...

V. Acreditar en la bitácora de vuelo del piloto que ha practicado los procedimientos anormales y de emergencia de la aeronave que tripule, por lo menos dos veces al año, contado a partir del término del último adiestramiento, y

VI. La vigencia del permiso o autorización será de dos años.

Se entenderá, para efectos de la fracción IV de este artículo, como técnicas didácticas al conocimiento de métodos que facilitan el proceso enseñanza-aprendizaje.

Artículo 113 Bis.- El interesado en obtener un permiso o autorización de instructor de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, debe tener o haber tenido como mínimo licencia de piloto aviador comercial, con las capacidades de vuelo bajo las reglas IFR y multimotor; acreditar un mínimo de trescientas cincuenta horas totales de vuelo real en bitácora, así como:

- I. Haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido de actualización relacionado con las técnicas de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, cuyo plan y programa hayan sido autorizados previamente por la Autoridad Aeronáutica, impartido por una institución educativa, y
- II. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 114.- El certificado de capacidad de instructor de vuelo de aeronaves de ala fija y helicóptero permite a su titular lo siguiente:

- I. Desempeñar las actividades como instructor de vuelo en los cursos de instrucción reconocidos, en una institución educativa, conforme a la especialidad acreditada por la misma Autoridad;
- II. Supervisar el vuelo solo, que los alumnos pilotos realicen, y
- III. Aplicar exámenes de vuelo a los alumnos de una institución educativa, fungiendo como instructor examinador designado, cuando dicha Autoridad así se lo requiera, para la obtención de licencia de piloto aviador, así como sus certificados de capacidad, según sea el caso.

Artículo 114 Bis.- El permiso o autorización de instructor de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo permiten a su titular lo siguiente:

- I. Desempeñar las actividades como instructor en los cursos de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, en una institución educativa;
- II. Aplicar exámenes de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, cuando lo requiera la Autoridad Aeronáutica, siempre y cuando tenga el permiso o autorización para fungir como instructor examinador designado, y
- III. La vigencia del permiso o autorización será de dos años.

Artículo 115.- Para obtener el certificado de capacidad de instructor de vuelo en aeronaves ultraligeras, aerostatos o planeadores, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Para el caso de aeronaves ultraligeras y aerostatos, ser titular de la licencia de piloto comercial de ultraligero o aerostato vigente;
- II. Para el caso de planeadores contar con la licencia de piloto privado de planeador;
- III. Diez horas de vuelo en los dos meses anteriores a la fecha de su solicitud, en el tipo de aeronave, en la que se pretende dar instrucción;
- IV. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos para obtener el permiso o autorización de instructor, establecidos por la Autoridad Aeronáutica;
- V. Haber tomado un curso de técnicas-didácticas, y presentar el certificado correspondiente, cubriendo como mínimo lo siguiente:
 - a) Técnicas de instrucción práctica;
 - b) Evaluación del progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte la instrucción teórica;
 - c) El proceso de aprendizaje;
 - d) Elementos de la enseñanza efectiva;
 - e) Notas y exámenes y principios pedagógicos;
 - f) Preparación del programa de instrucción;
 - g) Preparación de las lecciones;
 - h) Métodos de instrucción en aula;
 - i) Utilización de ayudas pedagógicas;
 - j) Análisis y corrección de los errores del alumno;
 - k) Situación humana relativa al piloto;

l) Peligros y emergencias que señala el manual de la aeronave;

m) La demostración práctica de los alumnos, reconocimiento y corrección de los errores comunes en que incurren los mismos, y

n) Demostración práctica de la instrucción de los procedimientos del manual de la aeronave, y

VI. Aplicar exámenes de vuelo a los alumnos de una institución educativa, fungiendo como instructor examinador designado, cuando dicha Autoridad así se lo requiera, para la obtención de licencia de piloto de aeronaves ultraligeras o aerostatos.

Artículo 116.- El certificado de capacidad de instructor de vuelo de aeronaves ultraligeras, aerostatos o planeadores permite a su titular lo siguiente:

I. Realizar actividades de instrucción en institución educativa, y

II. Supervisar la instrucción de los aspirantes a obtener la licencia de piloto de la aeronave que corresponda y el certificado de capacidad de instructor en el mismo tipo de aeronaves.

Artículo 117.- Para obtener el certificado de capacidad de técnico en mantenimiento Clase I señalado en los incisos a) al g) de la fracción I del artículo 106 del presente Reglamento, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de técnico en mantenimiento clase I;

II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica por cada capacidad inscrita durante el periodo de la vigencia de su licencia expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 118.- La licencia de técnico en mantenimiento clase I con certificado de capacidad obtenido con base en el artículo anterior, confiere a su titular el derecho para efectuar servicios de mantenimiento en aeronaves, así como cambios de componentes y aplicación de modificaciones a las mismas, conforme a su certificado de capacidad.

Artículo 119.- El interesado en obtener cualquiera de las capacidades de técnico en mantenimiento clase II, señaladas en los incisos a) al h) de la fracción II del artículo 106 del presente Reglamento, deberá:

I. Ser titular de la licencia de técnico en mantenimiento clase II;

II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica por cada capacidad inscrita durante el periodo de la vigencia de su licencia expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 120.- La licencia de técnico en mantenimiento clase II con certificado de capacidad obtenido con base en el artículo anterior, confiere a su titular la atribución para efectuar reparaciones parciales, totales y aplicar modificaciones a los equipos, componentes y sistemas, de acuerdo a su certificado de capacidad correspondiente.

Artículo 121.- Para obtener el certificado de capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes requisitos:

I. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica durante el periodo de la vigencia de su licencia, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

II. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 121 Bis.- El Personal Técnico Aeronáutico (PTA) para obtener el certificado de capacidad a que se refiere el presente Reglamento, es necesario que apruebe las evaluaciones de competencia lingüística, las cuales se efectuarán de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita la Autoridad Aeronáutica y dichas evaluaciones se aplicarán por la Autoridad Aeronáutica, a través de un Inspector Verificador Aeronáutico designado en términos del artículo siguiente, o por el evaluador designado.

Para efectos del presente artículo se entenderá como evaluador designado a la persona física, autorizada por la Autoridad Aeronáutica, para aplicar evaluaciones de competencia lingüística, al Personal Técnico Aeronáutico (PTA) de tierra o vuelo, designado para actuar en representación de la Autoridad Aeronáutica, con base a la especialidad reconocida.

Artículo 121 Ter.- La Autoridad Aeronáutica, para efectuar por sí misma las evaluaciones de competencia lingüística, designará a una persona servidora pública denominada Inspector Verificador Aeronáutico, con nombramiento vigente y que tenga o haya tenido licencia de Personal Técnico Aeronáutico (PTA), o bien, que cuente con el perfil lingüístico requerido por la Organización de Aviación Civil Internacional. El Inspector Verificador Aeronáutico aplicará las evaluaciones de conformidad con la Ley de Aviación Civil y el presente Reglamento.

Las evaluaciones, para que resulten aprobatorias, requieren que el solicitante demuestre ante el Inspector Verificador Aeronáutico que tiene el dominio o la capacidad de:

- I. Hablar y comprender el idioma inglés en las comunicaciones radiotelefónicas a un nivel operacional 4 como mínimo, utilizando la escala de calificación de competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional;
- II. Comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral utilizando solamente teléfono o radioteléfono, así como en situaciones de contacto directo;
- III. Comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;
- IV. Utilizar estrategias de comunicación apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y solucionar malentendidos en un contexto general o relacionado con el trabajo;
- V. Resolver satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades lingüísticas que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo ordinaria o de una función comunicativa que por lo demás les sea familiar, y
- VI. Utilizar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.

Artículo 121 Quáter.- Para inscribir la capacidad que corresponda al nivel de competencia lingüística en la licencia, de acuerdo al artículo 105 del presente Reglamento, el interesado deberá acreditar los requisitos siguientes:

- I. Solicitud por escrito, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 Bis del presente Reglamento;
- II. Permiso para obtención de capacidad;
- III. Orden de examen;
- IV. Licencia vigente;
- V. Constancia de aptitud psicofísica vigente;
- VI. Comprobante de pago de derechos que corresponda, conforme a la Ley Federal de Derechos, y
- VII. Certificado de capacidad de competencia lingüística en original y copia, para cotejo.

Artículo 121 Quinquies.- Los certificados de capacidad de competencia lingüística con nivel operacional 4, 5 y 6; utilizando la escala de calificación de competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional, tienen la vigencia siguiente:

- I. El nivel 4 de competencia lingüística tendrá una vigencia de tres años, a partir de la fecha en que se otorgue el certificado de capacidad;
- II. El nivel 5 de competencia lingüística tendrá una vigencia de seis años, a partir de la fecha de la expedición del certificado de capacidad, y
- III. El nivel 6 de competencia lingüística tendrá una vigencia de seis años, a partir de la fecha de la expedición del certificado de capacidad.

Después de seis años, en la segunda evaluación, en caso de alcanzar nuevamente el nivel 6, éste será permanente.

Artículo 121 Sexies.- Las evaluaciones de competencia lingüística realizadas deberán ser grabadas y entregadas a la Autoridad Aeronáutica para su resguardo y verificar el nivel otorgado por los terceros autorizados, de acuerdo con lo especificado en las disposiciones técnico administrativas que emita la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 121 Septies.- La Autoridad Aeronáutica, a través de verificaciones ordinarias y extraordinarias, comprobará que en los procesos de examinación y certificación de los niveles de competencia lingüística se cumpla con lo establecido en la Ley, este Reglamento y en las disposiciones técnico administrativas emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

Las verificaciones ordinarias, a los terceros autorizados, se realizarán una vez al año.

La Autoridad Aeronáutica podrá, en cualquier momento, realizar verificaciones extraordinarias cuando así se requiera.

Los Inspectores Verificadores Aeronáuticos, para practicar visitas, deberán estar provistos de una orden escrita con sello, nombre y firma autógrafa de la persona servidora pública competente, adscrita a la Autoridad Aeronáutica, en la que debe precisarse el domicilio de las instalaciones del tercero autorizado, el objeto de la verificación y las disposiciones legales que lo fundamenten.

Los responsables o encargados de los terceros autorizados permitirán el acceso y darán facilidades e información a los Inspectores Verificadores Aeronáuticos designados por la Autoridad Aeronáutica.

Al iniciar la verificación, el Inspector Verificador Aeronáutico deberá exhibir credencial vigente con fotografía, expedida por la Autoridad Aeronáutica, que lo acredite para desempeñar dicha función, así como la orden escrita, de la que deberá dejar copia simple al responsable o encargado del tercero autorizado.

De toda visita de verificación se levantará acta circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona con quien se hubiera entendido la diligencia o por quien la practique, si aquélla se hubiere negado a proponerlos. De toda acta se dejará copia a la persona con quien se entendió la diligencia, aunque se hubiere negado a firmar, lo que no afectará la validez de la diligencia, ni del documento de que se trate, siempre y cuando, el verificador haga constar tal circunstancia en la propia acta.

En las actas se hará constar:

- I. Nombre, denominación o razón social del verificado;
- II. Número y fecha del oficio de comisión que la motivó;
- III. Hora, día, mes y año en que se inicie y concluya la diligencia;
- IV. Calle, número, población o colonia, municipio o alcaldía, código postal y entidad federativa en que se encuentre ubicado el lugar en que se practique la visita;
- V. Nombre y cargo de la persona con quien se entendió la diligencia;
- VI. Nombre, cargo y domicilio de las personas que fungieron como testigos;
- VII. Datos relativos a la actuación;
- VIII. Declaración del visitado, si quisiera hacerla, y
- IX. Nombre y firma de quienes intervinieron en la diligencia, incluyendo los de quien la hubiese llevado a cabo. Si se negaran a firmar el visitado o su representante legal, ello no afectará la validez del acta, debiendo el Inspector Verificador Aeronáutico asentar la razón relativa.

Los visitados, a quienes se les haya levantado acta de verificación, por sí mismos o a través de sus representantes legales, podrán formular observaciones en el acto de la diligencia y ofrecer pruebas con relación a los hechos contenidos en ella; o bien, por escrito podrán hacer uso de tal derecho, en un plazo de cinco días hábiles, siguientes a la fecha en que se hubiese instrumentado la verificación.

Artículo 122.- El certificado de capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR) permite a su titular utilizar las frecuencias aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 123.- El certificado de capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), podrá estar incluido en los programas de estudio aprobados para las carreras técnicas aeronáuticas y se inscribirá en las licencias que así lo requieran.

Artículo 124.- Para que el titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo clase I, II y III pueda obtener cualquiera de los certificados de capacidad señalados en el artículo 105 del presente Reglamento, deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, los siguientes requisitos:

- I. Ser titular de la licencia de controlador de tránsito aéreo vigente;
- II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica durante el periodo de la vigencia de su licencia, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 125.- Los certificados de capacidad señalados en los incisos a) y b) de la fracción IV del artículo 106 del presente Reglamento, permiten a su titular lo siguiente:

- I. a II. ...

Artículo 126.- Para obtener el certificado de capacidad de previsor aeronáutico A, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III vigente;
- II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud. El curso de instrucción reconocido, deberá incluir un mínimo de un mes de prácticas, bajo la supervisión de un titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, con la capacidad respectiva vigente, realizando labores relativas al análisis de las condiciones de elementos meteorológicos aeronáuticos del país y proporcionar información al control de tránsito aéreo y a los aeropuertos y aeródromos, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 127.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, con certificado de previsor aeronáutico A, permite a su titular lo siguiente:

- I. Analizar los elementos meteorológicos del país y proporcionar información al control de tránsito aéreo y a los aeropuertos o aeródromos, y
- II. Supervisar las prácticas de los aspirantes a la obtención del certificado de capacidad de previsor aeronáutico A.

Artículo 128.- Para obtener el certificado de capacidad de previsor aeronáutico B, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III vigente;
- II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud. El curso de instrucción reconocido deberá incluir un mínimo de dos meses de prácticas reales bajo la supervisión de un titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, vigente, realizando labores relativas al desarrollo del análisis de mapas, cartas y termodiagramas de la información meteorológica aeronáutica, para formular informes meteorológicos y pronósticos.

Por información meteorológica aeronáutica se entenderá, para los efectos de esta fracción, el informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a las condiciones de elementos meteorológicos existentes o previstos;
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 129.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, con certificado de capacidad de previsor aeronáutico B, permite a su titular lo siguiente:

- I. a II. ...

Artículo 130.- Para obtener el certificado de capacidad de previsor aeronáutico/supervisor, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III vigente con la capacidad de previsor A;
- II. Presentar certificado de capacidad que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica por cada capacidad inscrita durante el periodo de la vigencia de su licencia, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 131.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, con certificado de capacidad de previsor aeronáutico/supervisor, permite a su titular lo siguiente:

- I. ...
- II. Supervisar la calidad de la información de los elementos meteorológicos generada por las redes de observaciones meteorológicas en aeropuertos, estaciones, aeronaves y por los sistemas de recepción vía radar y satélite, y
- III. ...

Artículo 132.- Para obtener el certificado de capacidad de previsor aeronáutico/científico, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de meteorólogo aeronáutico clase III vigente, capacidad de previsor A y capacidad de previsor aeronáutico/supervisor;
- II. Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido por la Autoridad Aeronáutica y presentar el certificado de capacidad correspondiente, expedido dentro de los dos meses posteriores a la terminación del curso, y
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 133.- La licencia de meteorólogo aeronáutico clase III, con certificado de capacidad de previsor aeronáutico/científico, permite a su titular lo siguiente:

- I. Realizar los estudios e investigaciones para el desarrollo del servicio de meteorología aeronáutica, y
- II. Supervisar las prácticas de los aspirantes a obtener el certificado de capacidad de previsor aeronáutico/científico, para la validación de sus competencias.

Artículo 134.- La Autoridad Aeronáutica procederá a la suspensión de las licencias, permisos, autorizaciones y certificados de capacidad a que se refiere este Reglamento, según corresponda, de conformidad con lo establecido en los artículos 88 Bis 1, 91 y demás aplicables de la Ley de Aviación Civil y 197, fracciones II, IV, V y VI del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

La suspensión ordenada subsistirá hasta en tanto persistan las condiciones que la motivaron.

La Autoridad Aeronáutica establecerá las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y demás disposiciones aplicables.

Artículo 136.- Cualquier infracción a lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y en este Reglamento será sancionada por la Autoridad Aeronáutica, conforme a lo establecido en los artículos 88 Bis I; 89 y demás aplicables de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 137.- La Autoridad Aeronáutica podrá cancelar las licencias, permisos, autorizaciones y certificados de capacidad a que se refiere este Reglamento, a petición del titular de las mismas, o cuando el Personal Técnico Aeronáutico (PTA) o el titular del permiso incumplan lo establecido en la Ley de Aviación Civil, en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en este Reglamento, en las normas oficiales mexicanas, en las disposiciones técnico administrativas que emita la Autoridad Aeronáutica, en las reglas de tránsito aéreo y en las demás disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

Artículo 138.- Las sanciones que procedan se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte ni de la revocación o suspensión que proceda.

Artículo 139.- La Ley Federal de Procedimiento Administrativo será aplicable para declarar la revocación, la suspensión y la imposición de sanciones o cancelación de permisos, autorizaciones, licencias y certificados de capacidad; así como para las visitas de verificación a que se refiere este Reglamento, así como para la interposición del recurso administrativo de revisión.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las disposiciones reglamentarias y administrativas que se encuentran en vigor continuarán vigentes en lo que no se opongan al presente Decreto.

TERCERO. Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se llevarán a cabo de conformidad con la normatividad vigente al momento de su presentación hasta su conclusión.

CUARTO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el ejercicio fiscal correspondiente, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no se incrementará su presupuesto regularizable para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 14 de enero de 2022.-
Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Arganis Díaz Leal.- Rúbrica.

AVISO por el cual se prorroga la vigencia de la autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado.

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

SALOMÓN ELNECAVÉ KORISH, Director General de Autotransporte Federal, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1, 2 fracción I, 26 y 36 fracciones IX, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 5, fracciones I, III y VI, 8 fracción I, 35, 39, 50, 74 Bis fracción III y 74 Ter fracciones I y IV de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1, 3, 4, 7 fracciones I a VIII, X, y penúltimo párrafo, 9, 10, 39, 40 y 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 1, 3, 5, 14 y 20 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 58, 85, 86, 87 y 90 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; 10 fracciones V y XXIV, y 22 fracciones II, III, IV, VIII, XI, XIII, XV, XVIII, XLIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y:

CONSIDERANDO

Que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal faculta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para fijar las normas de funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes;

Que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos;

Que en fecha 26 de diciembre de 2017, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal;

Que la referida Norma, en sus numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 establece que las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", previa obtención de la correspondiente Autorización Expresa emitida por la Secretaría;

Que con fecha 3 de julio de 2018 esta Dirección General emitió el "Aviso por el que se informa a todos los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga el procedimiento de trámite que deben observar, para que de conformidad con lo que establecen los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, concluyan el trámite ante esta Secretaría para obtener la Autorización Expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de julio de 2018;

En razón de lo anterior, con fundamento en el numeral séptimo del Aviso anteriormente señalado, se expidió a favor de los permisionarios de autotransporte federal, la Autorización Expresa sujeta a la vigencia de tres años, mismas que se encuentran próximas a vencerse;

Que en diciembre de 2019, en la ciudad de Wuhan de la República Popular China, inició un brote de neumonía denominado como la enfermedad por el virus COVID-19 que se ha expandido en diversos países;

Que a efecto de otorgar seguridad y certeza jurídica, con el objetivo de asegurar la continuidad de la prestación del servicio de autotransporte de carga, se determinó conceder a los permisionarios, que en su momento obtuvieron la Autorización Expresa, una prórroga para garantizar la circulación de las configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Que en relación con lo anterior, con fecha 19 de mayo de 2021, se publicó un "Aviso por el cual se prórroga por un periodo de ocho meses la vigencia y efectos de la autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado".

Que al 5 de enero de 2022, la Secretaría de Salud informó que en las últimas semanas se ha registrado una tendencia a la alza de contagios por COVID-19, reportando un total de casos acumulados de 4,029,274 y un esquema de vacunación de 149,382,709 dosis aplicadas.

Que no obstante la implementación de medidas para combatir la pandemia, la misma persiste, por lo que desde su inicio las actividades y programas de trabajo de esta Secretaría han tenido que adecuarse para su debida continuidad. No obstante, no ha sido posible la implementación de diversas acciones en los procesos y sistemas de la Secretaría, y de las Unidades de Inspección permisionadas por la misma, orientadas a la revisión física de las unidades tractocamión, remolque y semirremolque.

Que con el fin de dar certeza jurídica a todos los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga durante el procedimiento de trámite que deben observar, para que de conformidad con lo que establecen los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL CUAL SE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN EXPRESA PARA CIRCULAR EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL CON CONFIGURACIONES DE TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO

ÚNICO.- El presente aviso tiene como objetivo prorrogar hasta el **31 de diciembre de 2022**, la vigencia y efectos jurídicos de las Autorizaciones Expresas para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado, emitidas de conformidad con el instrumento expedido el 3 de julio de 2018 denominado "Aviso por el que se informa a todos los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga el procedimiento de trámite que deben observar, para que de conformidad con lo que establecen los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, concluyan el trámite ante esta Secretaría para obtener la Autorización Expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de julio de 2018.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Aviso entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se deja sin efectos el "Aviso por el cual se prórroga por un periodo de ocho meses la vigencia y efectos de la Autorización Expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de mayo de 2021.

Dado en la Ciudad de México, a 11 de enero de 2022.- El Director General de Autotransporte Federal, Ing. **Salomón Elnecavé Korish.-** Rúbrica.

(R.- 515951)

AVISO a todas las empresas y personas físicas propietarias o en legal posesión de vehículos del servicio de autotransporte federal y transporte privado que utilizan diésel como combustible o mezclas que incluyan diésel como combustible, gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, que transitan en las carreteras federales, por el que se informan los periodos semestrales en los que deberán presentar los vehículos a la verificación semestral obligatoria de emisión de contaminantes por opacidad del humo y concentración de gases en el año 2022.

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

AVISO A TODAS LAS EMPRESAS Y PERSONAS FÍSICAS PROPIETARIAS O EN LEGAL POSESIÓN DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y TRANSPORTE PRIVADO QUE UTILIZAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE O MEZCLAS QUE INCLUYAN DIÉSEL COMO COMBUSTIBLE, GASOLINA, GAS LICUADO DE PETRÓLEO, GAS NATURAL U OTROS COMBUSTIBLES ALTERNOS, QUE TRANSITAN EN LAS CARRETERAS FEDERALES, POR EL QUE SE INFORMAN LOS PERIODOS SEMESTRALES EN LOS QUE DEBERÁN PRESENTAR LOS VEHÍCULOS A LA VERIFICACIÓN SEMESTRAL OBLIGATORIA DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES POR OPACIDAD DEL HUMO Y CONCENTRACIÓN DE GASES EN EL AÑO 2022.

SALOMÓN ELNECAVÉ KORISH, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1o., párrafo segundo, 2o., fracción I, 26, 36 fracciones I, IX y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 31, 32, 33, 34, 35 y 36 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera; 1o. fracción IV inciso b, 5o., 24, 25, 26, 27, 28, 35, 36 y 37, del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la Prevención y Control de la Contaminación Generada por los Vehículos Automotores que Circulan por el Distrito Federal y los Municipios de su Zona Conurbada y 22 fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien emitir el siguiente:

AVISO

A todas las empresas y personas físicas propietarias o en legal posesión de vehículos del servicio de autotransporte federal y transporte privado que utilizan diésel como combustible o mezclas que incluyan diésel como combustible, gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, que transitan en las carreteras federales, se informan los periodos semestrales en los que deberán presentar los vehículos a la verificación semestral obligatoria de emisión de contaminantes por opacidad del humo y concentración de gases en el año 2022 conforme a lo siguiente:

PRIMERA VERIFICACIÓN 1 DE ENERO AL 30 DE JUNIO DE 2022

SEGUNDA VERIFICACIÓN 1 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

Dado en la Ciudad de México, a los trece días del mes de enero de dos mil veintidós.- Director General de Autotransporte Federal, **Salomón Elnecavé Korish**.- Rúbrica.

(R.- 515950)