

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

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 1; 6 Bis fracciones I, XI y 38 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, párrafo primero, fracciones V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XIX, XX, XXI, XII, XIX, XX, XXI, XXIV, incisos a), b) y c), fracciones XXVIII, XXIX, XXX, XXXII, XXXIV, XXXV, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLV, XLVI, XLVII, XLVIII, XLIX, LIII; 3; 3 Bis, párrafo primero; 4, párrafo primero, fracciones I, II y III, párrafo segundo, fracción III; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11 párrafo primero, fracciones III, V, VI, VII y último párrafo; 12; 12 Bis párrafo primero, fracciones III, IV, V, VI, VII; 12 Ter, párrafos primero, tercero, cuarto y quinto; 13; 14; 15; 16; 17; 18, párrafo primero; 19; 20; 21; 21 Bis párrafo primero; 22 párrafo primero, fracción IV, párrafos primero, segundo, cuarto y quinto; 23 párrafo primero, fracciones II, V y VI; 24; 25; 26 párrafo primero, fracción I, incisos a) y e), fracción II y segundo párrafo; 27; 28; 29 párrafo primero y fracciones I, II, III, párrafos segundo y tercero; 30; 31 y 32; la denominación del Capítulo IV del Título Segundo "De los permisos y autorizaciones"; 33 párrafos primero y segundo, tercero, cuarto y quinto, párrafo primero de la fracción I, numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del inciso b), y el primer párrafo de la fracción II; 34; 34 Bis; 35; 35 Bis; la denominación del Capítulo V del Título Segundo "De los permisos y autorizaciones"; 36 párrafo primero; 36 Bis; 37; 38 párrafo primero, fracciones III, IV, V y VI; 39; 40; 41 fracción II, incisos a), b), c), d), e), f), g) y h), fracción III primer párrafo, incisos a), b) y c), fracción IV primer párrafo, inciso c), fracción V párrafo primero; 42; 43; 44; 45; 46 párrafo primero, fracción I párrafo primero, fracción II párrafo primero, fracciones III, IV párrafo primero, fracciones V, VI, VII y VIII; 47; 48; 49; 50 párrafo primero, fracciones I, II primer párrafo, inciso d) y fracción III; 51; 52; 53 párrafo primero, fracciones I y II, y segundo párrafo; 54 párrafo primero, fracciones II, III, IV, V incisos a), f), g), h), i), VI y segundo párrafo; 55 párrafo primero, fracciones I, II, III, V y VI; 56 párrafo primero, fracciones II, III, IV inciso a), numerales 1, 2 y 3, incisos b), c), d), e), fracciones V y VI, y segundo párrafo; 57; 58; 59; 60; 61; 62 párrafo primero, fracciones II, III, IV, incisos a), b), c) y d), V y segundo párrafo; 63 párrafo primero, fracciones I, II y III y segundo párrafo; 64 párrafo primero, fracciones III, IV incisos a), b), c), d), V y VI, y segundo párrafo; 65; la denominación de la Sección IV, Capítulo II, del Título Tercero "De las licencias"; 66 párrafo primero, fracción I, segundo y tercer párrafos; 67 párrafo primero, fracciones I y III; 68; 69; 70 párrafo primero, fracción II, incisos b) y c), numeral 1 y fracción III; 71; 72, párrafo primero y sus fracciones III, IV y V; 73 párrafo primero y sus fracciones I y II; la denominación de la Sección V, Capítulo II, del Título Tercero "De las licencias"; 74; 75, párrafos primero, segundo y tercero y su fracción I; 76, primer párrafo y sus fracciones II, III, IV y V; 77; 78, párrafos primero y segundo; 79, párrafos primero, segundo y tercero y su fracción I; la denominación de la Sección VII, Capítulo II, del Título Tercero "De las licencias"; 80, párrafo primero y su fracción II; 81; 82 fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X; 83, párrafo primero y sus fracciones II, III y IV; la denominación de la Sección II, Capítulo III, del Título Tercero "De las licencias"; 84, párrafo primero y sus fracciones II, IV y V; 85; 86, párrafos primero y segundo y sus fracciones II y IV; 87; la denominación de la Sección II, Capítulo III, del Título Tercero "De las licencias"; 88, párrafos primero, segundo y tercero, sus fracciones II y III, y sus incisos a), b) y c); 89; 90; 91, párrafo primero y sus fracciones II, III y IV; 92, párrafo primero y sus fracciones II y III; 93, párrafo primero y sus fracciones II, IV, V y VI; 94; 95, párrafo primero y sus fracciones II y III; 96, párrafo primero y sus fracciones II, III párrafo primero, inciso b), IV, V y VI; 98, párrafo primero y sus fracciones II y III; la denominación de la Sección V, Capítulo III, del Título Tercero "De las licencias"; 99; 100, párrafo primero y fracción II; 101; 102, párrafo primero, fracción III; 103; 104, párrafo primero y su fracción II; la denominación del Título Cuarto "De las capacidades o habilitaciones y de los certificados de capacidad"; 105, párrafo primero y su fracción IV; 106, párrafos primero y segundo y sus fracciones I primer párrafo, II primer párrafo, III, III Bis, IV párrafo primero y V; 107; 108; 109; 110; 111, párrafo primero y sus fracciones I, III, IV, V primer párrafo; 112, párrafo primero; 113; 114, párrafo primero y sus fracciones I y III; 115, párrafo primero y sus fracciones I, II, IV, V primer párrafo; 116; 117; 118; 118; 119; 120; 121; 121 Bis, párrafo primero; 121 Ter, párrafos primero y segundo; 121 Quáter, párrafo primero y sus fracciones V y VI; 121 Quinquies; 121 Sexies; 121 Septies, párrafos primero, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo y noveno y sus fracciones I y VIII; 122; 123; 124; 125; 126; 127, párrafo primero y su fracción

II; 128; 129, párrafo primero; 130; 131, párrafo primero y sus fracciones I y III; 132; 133, párrafo primero y su fracción II; 134, párrafos primero y tercero; 135; 136 y 137; se **ADICIONAN** las fracciones XXV Bis, XXXI Bis, párrafo segundo a la fracción XXXII, XXXVII Bis, XXXIX Bis, XLVII Bis, L Bis al artículo 2; un párrafo segundo al artículo 21 Bis; un párrafo tercero a la fracción IV al artículo 22; un párrafo segundo al numeral 4 del inciso b) de la fracción I del artículo 33; las fracciones III, IV, V, VI y VII y párrafos segundo y tercero al artículo 36 Bis; 36 Ter; 36 Quáter; 38 fracción IV Bis; la fracción I Bis, un segundo párrafo al inciso d), un inciso d Bis) a la fracción II del artículo 41; un tercer párrafo al artículo 45; un inciso c Bis) y un párrafo segundo al inciso d) de la fracción IV del artículo 62; los incisos a), b) con sus numerales 1 y 2, así como los incisos c) y d) al artículo 72; la denominación de la Sección VI Bis, Capítulo II, del Título Tercero "De las licencias"; 79 Bis, 79 Ter; 79 Quáter; 79 Quinquies; la fracción V al artículo 83; la fracción IV Bis al artículo 105; 108 Bis; los incisos a) y b) a la fracción II y un segundo párrafo a la fracción IV del artículo 113; la fracción VII al artículo 115; la fracción III del artículo 116; 116 Bis; 116 Ter; un tercer párrafo al artículo 121 Ter, y se **DEROGAN** la fracción XXXI del artículo 2; las fracciones I, II, III y IV del artículo 3 Bis; la fracción II y IV del segundo párrafo del artículo 4; la fracción VIII del artículo 11; segundo párrafo del artículo 36 Bis; el tercer párrafo del artículo 41; segundo párrafo del artículo 42; el tercer párrafo, así como los incisos a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m) y n) de la fracción IV del artículo 113; 113 Bis; 114 Bis; los incisos a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m) y n) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115; el segundo párrafo del artículo 121 Bis; la fracción VII del artículo 121 Quáter, y segundo párrafo del artículo 121 Quinquies 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 y convalidación de licencias, permisos, autorizaciones y capacidades para el adiestramiento del personal técnico-aeronáutico de acuerdo a lo dispuesto en la Ley y los reglamentos que de ésta derivan, así como establecer los derechos y obligaciones que confieren dichos documentos.

Artículo 2.- Para los efectos de este reglamento, en adición a las definiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, se entiende por:

I. a IV. ...

V. Aptitud Psicofísica: Conjunto de condiciones psicológicas y físicas obligatorias e indispensables, que deben reunir las personas aspirantes a obtener un permiso de formación y el personal técnico-aeronáutico 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, acuática o ambas;

VII. Agencia: La Agencia Federal de Aviación Civil;

VIII. Autoridad de aviación civil extranjera: Autoridad rectora de un país extranjero, en materia de aviación civil;

IX. Autorización: Acto por el cual la Agencia, 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 de la persona 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 Agencia, 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 en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a la persona titular de dicha licencia;

XII. Certificado de capacidad: Documento que constata la competencia en los diferentes tipos o niveles de especialización del personal técnico-aeronáutico, para la revalidación de sus capacidades o habilitaciones;

XIII. a XVIII. ...

XIX. Certificado de aptitud psicofísica: Informe médico en el que se constata la aptitud psicofísica de la persona solicitante, que emite la Agencia, expedida en los términos que establece la Ley, el reglamento correspondiente y las disposiciones técnico-administrativas aplicables para la comprobación de la evaluación médica;

XX. Convalidación de licencia: Acto administrativo mediante el cual se reconoce por escrito una licencia y la capacidad o habilitación inscrita en la misma, otorgada por la Agencia, cuya vigencia no excederá la que se haya otorgado a su licencia;

XXI. Copiloto: La persona piloto titular de licencia vigente, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave;

XXII. y XXIII. ...

XXIV. ...

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

b) Dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo: Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de pilotaje 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, la performance 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, y

XXV. ...

XXV Bis. Evaluación médica: Reconocimiento médico que se practica a la persona titular de una licencia, permiso o autorización, así como la persona aspirante, mediante el cual la Agencia se cerciora que se satisfacen los requisitos de aptitud psicofísica;

XXVI. y XXVII. ...

XXVIII. Institución educativa: Centro de formación, capacitación y adiestramiento, autorizado por la Agencia, 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, capacidades o habilitaciones o certificados de capacidad a que se refiere el presente reglamento;

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

XXX. Instructor de vuelo: Persona física, titular del permiso otorgado por la Agencia, titular de una licencia vigente de persona piloto comercial o de TPI ala fija, ala rotativa, aerostato, ultraligero, sistema de aeronave pilotada a distancia o planeador, según corresponda, de acuerdo al presente reglamento;

XXXI. Derogado.

XXXI Bis. Ley: La Ley de Aviación Civil;

XXXII. Licencia: Acto administrativo por el que la Agencia confiere a la persona derechos y obligaciones para realizar las funciones inscritas en la misma y en relación a la evaluación médica contiene la clase acorde al tipo de licencia solicitada, vigencia, fecha de vencimiento y cualquier capacidad o habilitación médica que la Agencia considere pertinente, de conformidad con el reglamento correspondiente;

Este acto podrá ser expresado mediante documento que conste la autorización y podrá materializarse en papel de primera calidad o tarjetas plásticas o en formato de presentación visual electrónica u cualquier otro material adecuado para tales efectos.

XXXIII. ...

XXXIV. Persona permissionaria: Persona física o moral, en el caso de los servicios aéreos a terceros, nacional o extranjera, a la que la Agencia 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 de servicios aéreos a terceros, de acuerdo a lo estipulado en la Ley;

XXXV. Permiso de formación: Acto administrativo por el que la Agencia faculta a la persona titular para realizar los estudios y prácticas necesarias para cumplir con el programa de estudios de la especialidad requerida;

XXXVI. ...

XXXVII. Personal técnico-aeronáutico: Es el personal de vuelo y tierra, titular de la licencia o autorización correspondiente, que interviene en las operaciones aéreas;

XXXVII Bis. Persona examinadora designada: Persona física que cuenta con la debida cualificación al ser sometido al proceso de aprobación de la Agencia, para obtener una autorización que lo faculte a ejercer funciones en una institución educativa para realizar evaluaciones a las personas aspirantes, así como al personal técnico-aeronáutico en la obtención, recuperación, revalidación y convalidación de una licencia o autorización bajo la supervisión de la Agencia;

XXXVIII. Persona piloto: Titular de una licencia vigente otorgada por la Agencia para realizar funciones esenciales para la operación completa de la aeronave;

XXXIX. Persona piloto al mando (PIC): Integrante 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 personas tripulantes y pasajeras, equipaje, carga y correo;

XXXIX Bis. Persona piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia: Persona que manipula los controles de vuelo de un sistema de aeronave pilotada a distancia;

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 Agencia, para su aplicación por parte de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo;

XLI. a XLIV. ...

XLV. Reglas IFR: Reglas de vuelo por instrumentos que se deben realizar bajo condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC);

XLVI. Reglas VFR: Reglas de vuelo visual que se deben realizar bajo condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC);

XLVII. Revalidación: Renovación de los privilegios otorgados en las licencias, autorizaciones y certificados de capacidad del personal técnico-aeronáutico y que se efectúa periódicamente en términos del presente reglamento;

XLVII Bis. Sistema de aeronave pilotada a distancia: Conjunto integrado por la aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente;

XLVIII. Sobrecargo: Tripulación de cabina que forma parte del personal de vuelo, quien está subordinado a la persona comandante de la aeronave o la persona 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 debe contar con el permiso otorgado por la Agencia;

L. ...

L Bis. Tiempo de vuelo de un sistema de aeronave pilotada a distancia: Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace de mando y control entre la estación de piloto a distancia y la aeronave pilotada a distancia para fines de despegue o desde el momento en que la persona piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que la persona piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia completa la transferencia o se termina el enlace de entre el piloto y el sistema de aeronave al finalizar el vuelo;

LI. y LII. ...

LIII. Vuelo de doble mando: Tipo de vuelo durante el cual un alumno realiza las prácticas prescritas en este reglamento, que imparte una persona piloto instructora autorizada por la Agencia 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. y LV. ...

Artículo 3.- Corresponde a la Agencia la expedición, revalidación, convalidación, suspensión, reposición, revocación, y cancelación de los permisos, licencias, autorizaciones, capacidades o habilitaciones 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 Agencia, acompañando el original del acta ministerial correspondiente y, 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.- La persona interesada en solicitar alguno de los trámites a que se refiere el artículo anterior, además de cumplir con los requisitos específicos previstos en este reglamento, debe presentar ante la Agencia una solicitud en términos del artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, así como cumplir con los requisitos previstos en las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

I. Derogado.

II. Derogado.

III. Derogado.

IV. Derogado.

Artículo 4.- El personal técnico-aeronáutico para que pueda dedicarse al ejercicio de su actividad debe acreditar ante la Agencia lo siguiente:

I. Ser titular de una autorización, permiso o licencia vigente expedido por la Agencia;

II. Contar con el certificado de aptitud psicofísica vigente correspondiente a la clase de evaluación médica acorde al tipo de licencia, emitido por la Agencia, 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. ...

II. Derogado.

III. La Agencia expida un acuerdo en el que pormenore los supuestos en los que las licencias, autorizaciones, permisos, capacidades o habilitaciones y certificados de capacidad, excepcionalmente se les extiende su vigencia, y

IV. Derogado.

Artículo 5.- Las personas 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 deben portar el certificado de aptitud psicofísica vigente.

El personal técnico-aeronáutico de vuelo debe contar con las horas de vuelo certificadas en su bitácora respectiva, de conformidad a lo señalado en la Ley y en el presente reglamento.

Las personas concesionarias, permisionarias, asignatarias y operadoras aéreas, vigilarán que el personal técnico-aeronáutico cumpla con esta disposición.

Artículo 6.- La Agencia únicamente aceptará el certificado de aptitud psicofísica vigente o una extensión de vigencia excepcional en términos del artículo 4 de este reglamento.

Artículo 7.- La Agencia podrá evaluar la aptitud psicofísica del personal técnico-aeronáutico o aspirante a obtener un permiso de formación para personal técnico-aeronáutico en cualquier momento o cuando éste sea requerido por autoridad competente.

Artículo 8.- Los certificados de aptitud psicofísica para la persona aspirante a obtener un permiso de formación como personal técnico-aeronáutico y para el personal técnico-aeronáutico tendrán la vigencia y validez señaladas en dichos certificados, conforme a lo establecido en el reglamento correspondiente y en el artículo 4 del presente reglamento.

Artículo 9.- Las personas titulares de permisos, autorizaciones, licencias o certificado capacidad, expedidos u otorgados conforme a lo establecido en el presente reglamento, deben 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, así mismo deberán notificarlo a la Agencia.

Artículo 10.- La Agencia o a través de una persona examinadora designada aplicará los exámenes teóricos y prácticos requeridos para la expedición, convalidación o recuperación de licencias y capacidades o habilitaciones del personal técnico-aeronáutico de conformidad con lo establecido en el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

En caso de aprobarse los exámenes y cumplir con los demás requisitos, la Agencia expedirá la licencia y las capacidades o habilitaciones dentro de los tres días hábiles siguientes, contados a partir de la recepción de los mismos.

Los requisitos para solicitar la autorización de una persona examinadora designada se establecerán en las disposiciones técnico-administrativas que se emitan para tal efecto.

Artículo 11.- La Agencia para la expedición, convalidación y recuperación de licencias para persona piloto comercial y de TPI, así como capacidades o habilitaciones, debe designar una persona piloto inspectora verificadora aeronáutica según sea su competencia, con nombramiento vigente quien aplicará los exámenes prácticos de conformidad con lo dispuesto en la Ley y el presente reglamento. La persona solicitante debe acreditar ante la persona piloto inspectora verificadora aeronáutica lo siguiente:

I. y II. ...

III. Buen juicio y aptitud para el vuelo, incluyendo la toma de decisiones estructuradas y el mantenimiento de la conciencia situacional, que es la percepción exacta de lo que ocurre alrededor, de los factores y condiciones que afectan a la aeronave y tripulación durante un período de tiempo específico;

IV. ...

V. Capacidad para aplicar los procedimientos para controlar la aeronave en todo momento, en condiciones normales, anormales y de emergencia;

VI. Comprensión y aplicación de los procedimientos para la coordinación con la tripulación de vuelo y para el caso de indisposición psicofísica de alguno de los integrantes de la tripulación;

VII. Capacidad para comunicarse de manera eficaz con los servicios de tránsito aéreo y los demás integrantes de la tripulación de vuelo, mediante el uso de los recursos de manejo de la tripulación (CRM), y

VIII. Derogado.

Los exámenes prácticos de vuelo requeridos para la expedición, convalidación y recuperación de licencias y de capacidades o habilitaciones de una persona piloto, podrán ser realizados en un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo con nivel de simulador de vuelo o en aeronave, previamente autorizados por la Agencia.

Artículo 12.- Para la obtención, convalidación y recuperación de licencias, autorizaciones o capacidades, la Agencia aceptará como aprobatorio un mínimo del ochenta por ciento de aciertos en cada examen teórico. Para los exámenes prácticos, la calificación debe ser satisfactoria de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 12 Bis.- La persona interesada en solicitar exámenes como personal técnico-aeronáutico, debe presentar ante la Agencia, lo siguiente:

I. y II. ...

III. Copia de certificado de aptitud psicofísica vigente en términos del reglamento correspondiente 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 Agencia o constancia de inscripción en organizaciones de instrucción reconocidas;

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

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

VII. Original del comprobante de pago de derechos por cada personal técnico-aeronáutico o aspirante a ser evaluado que corresponda, conforme a lo estipulado por la Ley Federal de Derechos.

...

...

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

...

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

Las personas designadas como inspectoras verificadoras aeronáuticas para poder practicar exámenes y labores de vigilancia deben estar provistas de una orden escrita con sello, el nombre completo y firma autógrafa de la persona servidora pública competente adscrita a la Agencia, 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.

La persona encargada de las instituciones educativas permitirá el acceso y darán facilidades e información a las personas designadas como inspectoras verificadoras aeronáuticas o personas instructoras examinadoras designadas por la Agencia.

Artículo 13.- La persona solicitante de una licencia, permiso, autorización o de capacidad o habilitación, que haya presentado ante la Agencia o a una persona examinadora designada, 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, la persona solicitante debe recurrir el plan de estudios autorizado en la institución educativa, para solicitar un tercer y último examen.

Artículo 14.- La persona piloto debe solicitar la certificación de las horas totales de los vuelos, computadas y registradas en su bitácora de vuelo de la persona piloto, ante la Agencia, de la siguiente forma:

I. El 100% de las horas totales de los vuelos en cualquiera de sus atribuciones como persona piloto al mando o persona copiloto, conforme a su licencia y certificado de capacidad vigente.

II. El 100% de las horas totales de los vuelos que realice en simulador de vuelo aprobado por la Agencia o de la autoridad de aviación civil extranjera, siempre y cuando se haya recibido mediante un curso de instrucción reconocido.

III. El 100% de las horas totales de los vuelos, a las personas instructores de vuelo y de simulador de vuelo aprobado por la Agencia, cuando sean impartidos por éstos, de acuerdo a su certificado de capacidad.

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 Agencia, con base al programa autorizado.

Artículo 15.- Toda persona piloto deberá contar con su bitácora de vuelo certificada ante la Agencia, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables, en la que registrará las horas de vuelo realizadas en las aeronaves que opera y en los simuladores de vuelo, o una combinación de estos, sin tachaduras o enmendaduras.

Para la certificación de las horas de vuelo registradas, el titular de la bitácora de vuelo de la persona piloto debe acreditar ante la Agencia, 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 las personas pilotos en formación, la certificación de las horas de vuelo en bitácora, debe realizarse mediante la presentación de los planes de vuelo certificados por la institución educativa y autorizados en las comandancias de los aeropuertos en que se realizaron. La persona piloto debe verificar el correcto llenado, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables, y que todas las páginas involucradas en la certificación estén debidamente selladas por la Agencia.

En caso de robo, extravío o deterioro de la bitácora de vuelo del piloto, la persona interesada debe dar aviso de ello a la Agencia 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, debe 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 una persona concesionaria, permisionaria, asignataria u operadora aérea, deben contar con planes y programas de estudio previamente aprobados por la Agencia. La persona concesionaria, permisionaria, asignataria u operadora aérea y la institución educativa deben dar aviso previo con cinco días hábiles de anticipación a la Agencia del inicio de los cursos que impartirán, de conformidad con lo establecido en los artículos 88 Ter, fracción II de la Ley y 95-A del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 17.- Para la utilización de dispositivos entrenador básico de vuelo por instrumentos o dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo para instrucción de vuelo en los cursos autorizados, así como la aplicación de exámenes para la obtención de licencia de persona piloto comercial, estos deben ser aprobados conforme a las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 18.- La Agencia podrá otorgar un permiso para el empleo de una persona instructora extranjera del personal técnico-aeronáutico con la finalidad de mejorar el servicio, para utilizar nuevos equipos o capacitar a personas instructoras mexicanas, siempre y cuando estos estén acreditados por la autoridad de aviación civil extranjera, y, ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

...

Artículo 19.- Las personas solicitantes que pretendan obtener un permiso de formación, capacitación, adiestramiento, licencia de persona piloto o el permiso de persona instructora para hacer uso de los derechos correspondientes, deben cumplir con los requisitos establecidos en el presente reglamento.

Artículo 20.- La Agencia podrá realizar la convalidación de licencias, de certificados de capacidad, de capacidad o habilitación o de documentación equivalente, expedidos por organizaciones de instrucción reconocidas y talleres aeronáuticos extranjeros o por alguna autoridad de aviación civil extranjera, mientras ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y, la persona 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; los reglamentos que de ésta derivan y demás disposiciones aplicables. Lo anterior, sin perjuicio de los exámenes que la Agencia considere necesario aplicar a la persona solicitante.

El personal técnico-aeronáutico que elija capacitarse en una organización de instrucción reconocida, debe hacerlo en una que sea acreditada por la autoridad de aviación civil extranjera, y que el país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21.- De conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 38 de la Ley, la Agencia, podrá convalidar las licencias de persona piloto expedidas por autoridad de aviación civil extranjera, a mexicanos por naturalización y a extranjeros, únicamente por licencias de persona piloto privado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente reglamento y en las demás disposiciones aplicables a la materia.

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, deben 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 que cuente con título en la materia, debidamente registrado en términos de la legislación correspondiente, cuando dicho documento esté escrito de origen en un idioma distinto a éste.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior los certificados o documentos expedidos por autoridades de aviación civil extranjeras, organizaciones de instrucción reconocidas y talleres aeronáuticos en el extranjero, cuando provenga de un país que forme parte de la Organización de Aviación Civil Internacional y haya suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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, requerirá de permiso otorgado por la Agencia para:

I. a III. ...

IV. Convalidación de licencias, de certificados de capacidad, de capacidad o habilitación o de documentación equivalente expedidos por la autoridad de aviación civil extranjera o por las organizaciones de instrucción reconocidas acreditadas por la autoridad de aviación civil extranjera, y, ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La persona interesada 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 persona piloto, capacidades o habilitación o certificado de capacidad en cualquier programa autorizado para la formación de personal técnico-aeronáutico, requerirá de permiso especial otorgado por la Agencia, el cual tendrá una vigencia de dos años.

Para el otorgamiento del permiso señalado en el párrafo anterior, la Agencia debe observar las disposiciones de la Ley de Migración para acreditar las condiciones de estancia en el país.

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 a la persona solicitante a recibir la instrucción necesaria con el propósito de recuperar una licencia o una autorización de personal técnico-aeronáutico, 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 a la persona 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.- La persona interesada en obtener cualquiera de los permisos a que se refiere el artículo anterior debe presentar ante la Agencia lo siguiente:

I. ...

II. Los formatos proporcionados por la Agencia debidamente requisitados;

III. y IV. ...

V. Certificado de aptitud psicofísica, vigente en términos del reglamento correspondiente, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente reglamento, en la cual se establezca que la persona interesada es apta para el desarrollo de las actividades que correspondan a la clase de la evaluación médica aplicable, y

VI. Original del 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 con la duración del curso o actividad que corresponda, y podrán ser gestionados por las personas concesionarias, permisionarias, asignatarias o instituciones educativas autorizadas para tal efecto por la Agencia.

Artículo 25.- La persona interesada en obtener un permiso para formación como personal de vuelo, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 23 del presente reglamento, debe presentar ante la Agencia, 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, y

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, deben 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 la persona titular a realizar las acciones siguientes:

I. Para persona piloto en formación:

a) Efectuar sus prácticas de vuelo en aeronaves para instrucción certificadas y autorizadas por la Agencia, con una persona instructora de vuelo autorizada. Esas aeronaves deben estar en propiedad o posesión de la institución educativa responsable;

b) a d) ...

e) Realizar las prácticas de vuelo real o a través de dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo o simulador de vuelo, según lo defina el programa aprobado por la Agencia y de acuerdo con el permiso o autorización otorgados a las personas pilotos en formación, capacitación o adiestramiento de nacionalidad distinta a la mexicana, de conformidad con el artículo 11 de la Ley, y

II. Para persona sobrecargo: efectuar prácticas en las instalaciones y equipos autorizados a la institución educativa por la Agencia o a bordo de las aeronaves de una persona concesionaria, permisionaria o asignatarias de transporte aéreo de servicio público o privado, bajo la supervisión y la responsabilidad de un titular de la licencia de persona sobrecargo vigente durante el vuelo o con la autorización de una persona instructora para la fase de tierra.

La vigencia de los permisos de persona sobrecargos será de un año, el certificado de aptitud psicofísica debe estar vigente.

Artículo 27.- El permiso para formación como persona piloto otorgado por la Agencia, no faculta al titular de este para volar una aeronave en vuelo internacional.

En los vuelos de entrenamiento está prohibido que a bordo de la aeronave permanezca personal distinto a la persona instructora, asesora, verificadora y personal de vuelo que recibe la instrucción y no podrá llevar personas pasajeras y carga durante sus vuelos de entrenamiento o instrucción, ya sean discípulos o personas ajenas a las actividades aéreas.

En las prácticas de vuelo sólo la persona alumno debe formular y firmar sus respectivos planes de vuelo.

La vigencia de los permisos o autorizaciones será de dos años para persona piloto privado y de tres años para la persona piloto comercial, en todos los casos el certificado de aptitud psicofísica debe 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, la persona interesada debe presentar ante la Agencia 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 deben 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, deben acreditar que la persona interesada concluyó completa y satisfactoriamente el nivel educativo que le corresponda, para la obtención de la autorización de formación respectiva;

II. Título profesional de persona licenciada en materias a fines a las ciencias atmosféricas, físico-matemáticas, de la tierra, ingeniería geofísica, o bien, sistemas computacionales e informática; cuando se trate de permisos para la formación como persona meteoróloga clase III, y

III. Reconocimiento que avale hasta tercer semestre expedido por alguna institución de nivel superior reconocida o emitido por el Centro de Capacitación de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano 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 persona meteoróloga clase II.

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

I. Las prácticas requeridas en el curso de instrucción reconocido por la Agencia, en las instalaciones y equipos autorizados a una persona concesionaria, permissionaria, asignataria u operadora aérea;

II. Las prácticas requeridas en el curso de instrucción reconocido por la Agencia, con intervención activa en una empresa autorizada por esta 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 persona instructora, o permiso de una persona examinadora designada, y

III. Las prácticas para la persona técnico en mantenimiento en las instalaciones y equipos autorizados a la institución educativa o taller autorizado por la Agencia, bajo la vigilancia y la responsabilidad del titular de una licencia de persona técnico en mantenimiento en vigor, que cuente con la capacidad o habilitación adecuada, permiso de persona instructora o autorización de una persona examinadora designada 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 aplicables.

...

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 a la persona titular de una licencia de personal de tierra.

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

Artículo 30.- La persona interesada en obtener un permiso para capacitación y adiestramiento, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 23 de este reglamento, debe acreditar ante la Agencia ser titular de una licencia de personal técnico-aeronáutico 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 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 este.

Artículo 31.- El permiso para capacitación y adiestramiento como persona 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 Agencia, para las diferentes fases de vuelo, bajo la responsabilidad y supervisión de una persona piloto instructora 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 con permiso de instructor vigente en la especialidad, clase y capacidad que pretende obtener.

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

Artículo 32.- Para la persona piloto que esté cursando la carrera de persona 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, capacidades y de las autorizaciones

Artículo 33.- La persona interesada 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, debe acreditar ante la Agencia haber sido titular de una licencia o de una autorización.

La Agencia, al otorgar los permisos referidos en el párrafo anterior, debe 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 con lo siguiente:

I. Para las personas pilotos:

a) ...

b) ...

1. Tres horas de vuelo real o en simulador de vuelo, 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 o en simulador de vuelo y está en adición a las horas de práctica señaladas;

2. Cinco horas de vuelo real o simulador de vuelo incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia, cuando la licencia dejó de tener vigencia de seis meses un día a dos años, dentro de los cuales serán: una hora bajo las reglas VFR, donde se practicarán patrones visuales, dos horas de vuelo en bimotor y dos horas bajo las reglas IFR. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real o en simulador de vuelo y está en adición a las horas de práctica señaladas;

3. Diez horas de vuelo real o en simulador de vuelo, incluyendo procedimientos normales, anormales y de emergencia, cuando la licencia dejó de tener vigencia de dos años un día hasta cinco años, dentro de la cuales serán: cuando menos una hora bajo las reglas VFR, donde se practicarán patrones visuales con uno y dos motores, así como idas al aire, las cuatro horas restantes podrán ser bajo las reglas IFR, dos horas de vuelo en bimotor y tres horas bajo las reglas IFR. El examen correspondiente será mínimo de una hora de vuelo real o en simulador de vuelo y está en adición a las horas de práctica señaladas;

4. Veinte horas de vuelo real o en simulador de vuelo, 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.

En caso de que la persona piloto privado no cuente con las capacidades de bimotor o instrumentos, o una combinación de estos, señaladas en la fracción I, inciso b), numerales 2, 3 y 4 del presente artículo, inscritas en la licencia, dichas horas de vuelo deben ser realizadas en un equipo monomotor en sustitución de estas capacidades, y

5. Un curso de formación teórico-práctico para recuperar la licencia; cuando ésta dejó de tener vigencia por más de diez años.

II. Para personal de tierra y personas sobrecargos, acreditar lo siguiente:

a) y b) ...

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

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

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

Artículo 34.- El permiso para recuperación de licencia de persona 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 persona piloto respectiva, en aeronaves previamente autorizadas por la Agencia para ese fin o simulador de vuelo equivalente a la aeronave que corresponda.

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

Artículo 35 Bis.- El permiso para recuperación de capacidad o habilitación 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 de personas instructoras

Artículo 36.- La persona interesada en obtener un permiso especial para vuelos de instrucción, de prueba o especiales en los que no se transporten personas pasajeras, además de presentar la documentación prevista en el artículo 23 del presente reglamento, deben cumplir con los requisitos específicos que determine la Agencia, previo análisis de cada solicitud en particular.

...

Artículo 36 Bis.- La persona interesada en obtener un permiso de persona instructora de tierra, deben acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

- I. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Agencia;
- II. Acreditar la formación de persona instructora mediante curso autorizado por la Agencia;

Derogado.

III. Ser o haber sido titular de una licencia de personal técnico-aeronáutico relacionada con el curso a impartir o con carrera afín de las materias a impartir, en caso de materias relacionadas a la salud debe acreditar el conocimiento específico;

- IV. Experiencia mínima comprobable de cinco años en las actividades afines;
- V. Documento que acredite la relación laboral entre la institución educativa y la persona instructora;
- VI. Identificación oficial vigente, y
- VII. Original del comprobante de pago de derechos de la persona interesada.

El permiso de instrucción de tierra tendrá una vigencia de dos años, a partir de su fecha de emisión.

Para la renovación de este permiso se deben presentar y aprobar los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Agencia de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 36 Ter.- La persona interesada en obtener un permiso como instructora de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, debe acreditar lo siguiente:

- I. Tener o haber tenido licencia de persona piloto comercial, con las capacidades de vuelo bajo las reglas IFR y multimotor;
- II. Copia de la bitácora de vuelo que acredite un mínimo de trescientas cincuenta horas totales de vuelo real;
- III. Haber concluido y aprobado curso de actualización de instrucción reconocido, relacionado con las técnicas de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, cuyo plan y programa hayan sido impartidos por una institución educativa y autorizado por la Agencia;
- IV. Presentar y aprobar los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Agencia;
- V. Documento que acredite la relación laboral entre la institución educativa y la persona instructora;
- VI. Identificación oficial vigente, y
- VII. Original del comprobante de pago de derechos de la persona interesada.

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

Artículo 36 Quáter.- El permiso de persona instructora 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 persona instructora en los cursos de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, en una institución educativa, y

II. Aplicar exámenes de simulador de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos o entrenador para procedimientos de vuelo, cuando lo requiera la Agencia, siempre y cuando tenga la autorización para fungir como persona examinadora designada.

La vigencia del permiso será de dos años.

Artículo 37.- El personal técnico-aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra.

Artículo 38.- La persona interesada en obtener alguna de las licencias a que se refiere el presente Título debe presentar ante la Agencia lo siguiente:

I. y II. ...

III. Los formatos debidamente requisitados, previstos en el manual del inspector de licencias expedido por la Agencia;

IV. Certificado de aptitud psicofísica, vigente en términos del reglamento correspondiente, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente Reglamento; en la cual se establezca que la persona interesada es apta para el desarrollo de las actividades que correspondan al permiso o la autorización que solicita, expedida dentro del plazo establecido en el certificado de aptitud psicofísica;

IV Bis. Permiso de formación para la licencia o capacidades o habilitaciones que desee obtener;

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

VI. Documento con el que acredite haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Agencia para el tipo de licencia solicitada, y

VII. ...

Artículo 39.- La vigencia de las licencias del personal técnico-aeronáutico 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 y autorizaciones de personas pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, deben 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, la persona interesada 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 Agencia 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.- La persona interesada en revalidar una licencia deben presentar ante la Agencia lo siguiente:

I. ...

I Bis. Copia de la licencia de personal técnico-aeronáutico a revalidar;

II. ...

a) Documentos que acrediten haber realizado satisfactoriamente la o las evaluaciones de competencia correspondientes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 Bis del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y de las disposiciones técnico-administrativas aplicables, por cada una de las capacidades;

b) Certificado de aptitud psicofísica vigente, en la cual se establezca que la persona interesada es apta para llevar a cabo las actividades inherentes al tipo de licencia que pretende revalidar, y expedida dentro del plazo establecido en el reglamento correspondiente, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente reglamento;

c) Bitácora de vuelo de la persona 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 el programa de prevención del impacto contra el terreno sin pérdida de control, el programa de reducción de accidentes en aproximación y aterrizaje y el programa de administración de recursos del personal de vuelo en cabina, programa enfocado a evitar incidentes y accidentes, según sea el caso, mismos que deben ser tomados alternadamente una vez al año contado a partir del término del último adiestramiento.

La persona piloto agrícola, una vez al año contado a partir del término del último adiestramiento, debe acreditar el curso especializado en fumigación correspondiente.

d Bis) Presentar certificado de capacidad correspondiente;

e) Para la persona piloto privado o piloto agrícola, debe presentar 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 persona piloto del sistemas de aeronaves pilotadas a distancia pequeño, debe presentar bitácora de vuelo de la persona interesada, 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 la persona piloto comercial, debe presentar bitácora de vuelo de la persona 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 la persona piloto de TPI, debe presentar bitácora de vuelo de la persona 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, y

III. Para personas 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 de la persona 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 de la o las personas 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 Agencia durante el periodo de vigencia de su licencia, y

c) Acreditar mediante certificado de estudio y bitácora de vuelo de la persona 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 Agencia. Dichos procedimientos se efectuarán cada año, y

IV. Para tripulación de personas sobrecargos:

a) y b) ...

c) Certificado de aptitud psicofísica vigente en términos del reglamento correspondiente o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente reglamento; en la cual se establezca que la persona interesada es apta para el desarrollo de las actividades que correspondan al tipo de licencia que pretende revalidar, expedida dentro del plazo establecido en el certificado, y

V. Original del comprobante de pago de derechos de la persona sobrecargo, de acuerdo con la Ley Federal de Derechos.

...

Derogado.

Artículo 42.- La revalidación de las licencias de persona piloto previstas en el artículo anterior, se otorgarán por tres años. Cuando se trate de la revalidación de las licencias de persona piloto de TPI de personas que han cumplido los sesenta años, en las licencias respectivas se limitarán las actividades que la misma permite para no actuar como persona piloto al mando (PIC) de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial nacional e internacional, o en operaciones con más de una persona piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.

Derogado.

Artículo 43.- Cuando la persona interesada en obtener alguna licencia, sea titular de otra licencia expedida por una autoridad de aviación civil extranjera 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 Agencia convalidará lo que considere procedente, sin perjuicio de los estudios teórico-prácticos complementarios y exámenes que considere necesario aplicar a la persona solicitante.

Cuando la persona interesada en obtener alguna licencia presente certificados de estudios o documentación equivalente, expedidos por una organización de instrucción reconocida, serán convalidados por la Agencia, siempre y cuando esas organizaciones estén acreditadas por la autoridad de aviación civil extranjera, y dicho país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 44.- Las personas pilotos de nacionalidad distinta a la mexicana o mexicanos por naturalización, únicamente podrán obtener la licencia de persona piloto privado y, en su caso, convalidar la licencia que le haya sido otorgada por alguna autoridad de aviación civil extranjera, por una licencia de persona piloto privado, siempre y cuando la persona interesada acredite previamente contar con los conocimientos sobre reglamentación y fraseología aeronáutica.

Cuando la Agencia convalide la licencia de persona piloto de nacionalidad distinta a la mexicana por naturalización, otorgará a la persona interesada, 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.- La persona interesada en obtener una licencia de personal técnico-aeronáutico debe manifestar a la Agencia, 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 la anuencia de las respectivas instituciones o la baja del servicio activo de las Fuerzas Armadas Mexicanas, según corresponda.

La Agencia determinará si el conocimiento práctico, experiencia y competencia de la persona interesada son aceptables para el otorgamiento de la licencia y capacidad solicitada, de acuerdo con los requisitos señalados en el presente reglamento, sin perjuicio de la presentación y aprobación de los exámenes correspondientes.

La Agencia corroborará con las autoridades competentes la información que le sea proporcionada y si de las consultas previstas se desprende que el interesado proporcionó información o documentación falsa a la Agencia, ésta no otorgará la licencia solicitada, o si fue otorgada, se procederá a su cancelación y se dará aviso a las autoridades competentes.

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 las personas interesadas que han prestado sus servicios en esas instituciones, para otorgar una licencia como personal técnico-aeronáutico.

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

I. Persona piloto de aeronave de ala fija:

a) a d) ...

II. Persona piloto de helicóptero:

a) a d) ...

III. Persona piloto de aerostato:

a) Persona piloto privado de aerostato de vuelo libre;

b) Persona piloto privado de aerostato de vuelo dirigido;

c) Persona piloto comercial de aerostato de vuelo libre, y

d) Persona piloto comercial de aerostato de vuelo dirigido;

IV. Persona piloto de aeronaves ultraligeras:

a) y b) ...

V. Persona piloto de planeador;

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

VII. Persona sobrecargo, y

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

Artículo 47.- Las personas titulares de licencias de piloto deben ser mexicanos por nacimiento, a excepción de las personas pilotos privados comprendidos en las fracciones I, inciso a); II inciso a); III incisos a) y b), y IV inciso a) del artículo anterior.

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

Las personas concesionarias, permisionarias, asignatarias y operadoras aéreas, vigilarán que la tripulación de vuelo cumpla con esta disposición.

Artículo 49.- La Agencia podrá reconocer a la persona solicitante de una licencia de tripulación de vuelo, la experiencia de vuelo como persona 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 la persona solicitante acredite la experiencia de vuelo de persona piloto, habiéndolas realizado en una institución educativa que cuente previamente con los planes y programas autorizados.

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

I. Haber concluido el curso teórico-práctico de persona 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 Agencia, en su bitácora de vuelo, un mínimo de cuarenta horas; dentro de las cuales se comprenderán un mínimo de:

a) a c) ...

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

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

Artículo 51.- La licencia de persona piloto privado de aeronave de ala fija permite a su titular volar como persona 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 con los certificados de capacidad o habilitación inscritos en su licencia.

Artículo 52.- Para obtener la licencia de persona piloto agrícola de aeronave de ala fija, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de persona piloto privado o comercial de aeronave de ala fija vigente;

II. Haber concluido el curso teórico-práctico de persona piloto agrícola de aeronave de ala fija, y haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto agrícola, y

III. Tener registradas y certificadas por la Agencia 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 persona piloto agrícola de aeronave de ala fija permite a su titular lo siguiente:

I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de persona piloto privado de aeronave de ala fija;

II. Tripular aeronaves destinadas al servicio agrícola o de fumigación aérea, en calidad de persona piloto al mando (PIC), en cualquier aeronave con peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos, y

III. ...

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

...

Artículo 54.- Para obtener la licencia de persona piloto comercial de aeronave de ala fija, el interesado debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Ser titular de la licencia de persona piloto privado de aeronave de ala fija con capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), vigentes, y haber cubierto el plan y programa de persona piloto comercial autorizado;

III. Presentar documento en el que acredite haber recibido capacitación en sistema de seguridad operacional, de seguridad de la aviación civil y de mercancías peligrosas;

IV. Contar con título profesional de persona piloto 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 Agencia en su bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de ciento ochenta horas de instrucción, debiendo comprender dentro de esas horas un mínimo de:

a) Cien horas en calidad de persona piloto al mando (PIC), dentro de las que se incluirán veinte horas de vuelo de travesía como persona 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) a e) ...

f) Cinco horas de vuelo nocturno en aeronave de ala fija de doble mando, comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como persona piloto al mando (PIC), bajo la supervisión de una persona instructora 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 una persona instructora 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 una persona instructora de vuelo autorizado en la especialidad, y

i) Diez horas de vuelo registradas y certificadas por la Agencia dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona 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 la persona interesada no cuente con la licencia señalada en la fracción II de este artículo.

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

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

II. Tripular aeronaves destinadas a los servicios aéreos a terceros, servicios especializados y de Estado, en calidad de persona piloto al mando en aeronaves con peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos o persona copiloto de cualquier marca y modelo de aeronave de ala fija, de acuerdo con las capacidades inscritas en su licencia;

III. Actuar como persona piloto al mando de aeronaves con peso máximo de despegue hasta de cinco mil setecientos kilogramos o persona copiloto de aeronaves cualquiera que sea su peso, destinadas al servicio al público de transporte aéreo, de acuerdo con las capacidades inscritas en su licencia. Para aeronaves destinadas al servicio al público de transporte aéreo con peso máximo de despegue superior a cinco mil setecientos kilogramos la persona piloto al mando debe ser titular de la licencia de TPI;

IV. ...

V. Llevar a cabo vuelos bajo las reglas IFR, siempre que la Agencia 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 de la persona solicitante, y

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

Artículo 56.- Para obtener la licencia de persona piloto de TPI de aeronave de ala fija, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 del presente reglamento, lo siguiente:

I. ...

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

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

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

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

1. Veinticinco horas máximo de simulador de procedimientos de vuelo, entrenador básico de vuelo por instrumentos;

2. Setenta y cinco horas máximo en simulador completo de vuelo, simulador de vuelo;

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 persona piloto al mando (PIC) o como persona copiloto, desempeñándose bajo la supervisión de una persona piloto al mando (PIC) con licencia de TPI y el certificado de capacidad o habilitación como capitán del tipo de aeronave, siempre que ambos se encuentren bajo el control de una institución educativa reconocida por la Agencia para una concesionaria, permisionaria o asignataria 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 Agencia;

d) Cien horas de vuelo nocturno como persona piloto al mando (PIC) o como persona copiloto, y

e) Veinticinco horas de instrucción de vuelo en aeronave o simulador de vuelo aprobado por la Agencia a una institución educativa, para la instrucción en el tipo de aeronave de servicio público, de acuerdo con certificado de capacidad o habilitación 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 de persona piloto de TPI de aeronave de ala fija y el desglose de las horas señaladas en la bitácora, debidamente registradas y validadas por escrito por la persona permisionaria, concesionaria, asignataria u operadora aérea, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teóricos, así como los exámenes prácticos, mediante una evaluación en un simulador de vuelo o la combinación de un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo y aeronave.

Si la persona interesada es titular de la licencia de persona piloto de TPI de aeronave de ala fija expedida por una autoridad de aviación civil extranjera, 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 persona piloto de TPI de aeronave de ala fija permite a su titular lo siguiente:

I. Ejercer los derechos del titular de una licencia de persona piloto privado y de persona piloto comercial de ala fija con los certificados de capacidad o habilitación de vuelo por instrumentos y de aviones multimotores de peso máximo certificado de despegue superior a los cinco mil setecientos kilogramos. Siempre que acredite la capacidad en la licencia, y

II. Ningún titular de la licencia de persona piloto TPI, podrá operar como persona piloto al mando (PIC) de una aeronave que se encuentra dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los sesenta años en aeronaves autorizadas con una sola persona piloto, o en operaciones con más de una persona piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.

Artículo 58.- Para obtener la licencia de persona piloto privado de helicóptero, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

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

II. Tener registradas y certificadas por la Agencia, en su bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de cuarenta horas; dentro de las cuales se deben comprender un mínimo de:

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

b) Diez horas de vuelo solo;

c) Cinco horas de vuelo de travesía solo, que incluya una ruta entre puntos que disten no menos de ciento ochenta kilómetros (cien 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 Agencia, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto privado de helicóptero, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

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

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

Artículo 60.- Para obtener la licencia de persona piloto agrícola de helicóptero, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. Ser titular de una licencia vigente de persona piloto privado o comercial de helicóptero vigente;

II. Tener registradas y certificadas por la Agencia en su bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de cincuenta horas de instrucción en vuelo, de las cuales por lo menos treinta deben ser de técnicas de vuelo rasante en helicóptero, bajo la supervisión de una persona instructora de vuelo en la especialidad, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto agrícola de helicóptero, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

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

I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de persona piloto privado de helicópteros, y

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

La persona titular de esta licencia no está facultada para realizar vuelos nocturnos, ni bajo las reglas IFR.

Artículo 62.- Para obtener la licencia de persona piloto comercial de helicóptero, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de lo dispuesto por el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Ser titular de la licencia de persona piloto privado de helicóptero o persona piloto agrícola de helicópteros con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), vigentes;

III. Contar con título profesional de persona piloto 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 Agencia, en su bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de ciento veinte horas de instrucción en helicóptero, dentro de las cuales deben comprender un mínimo de:

a) Cuarenta horas en calidad de persona piloto al mando (PIC), en helicóptero;

b) Diez horas de vuelo de travesía en calidad de persona piloto al mando (PIC) del helicóptero, que incluya un vuelo mayor a noventa kilómetros (cincuenta millas náuticas), y que comprenda como mínimo dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta;

c) Diez horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales cinco horas podrán ser en un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo;

c Bis) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, se requiere cinco horas de vuelo nocturno, que comprendan cinco despegues y cinco aterrizajes como persona piloto al mando (PIC), y

d) Diez horas de vuelo registradas y certificadas por la Agencia dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Para efectos de la presente fracción, la instrucción recibida por la persona piloto en un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo, reconocido por la Agencia, se limitará a un máximo de diez horas, y

V. Acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a la persona piloto comercial de helicóptero. Los exámenes prácticos deben efectuarse en un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo o en helicóptero, con capacidad de plazas suficientes, para la persona examinada, instructor e inspectora verificadora, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables, así como acreditar una hora de vuelo en dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo acompañado de una persona inspectora verificadora aeronáutica.

Las personas 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, la persona interesada debe 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, así como cumplir con lo estipulado en la fracción IV de este artículo.

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

I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de persona piloto privado de helicóptero y de capacidades correspondientes;

II. Tripular helicópteros destinados a las operaciones de aeronaves para uso particular, servicios aéreos a terceros y de Estado distintas a las militares, en calidad de persona piloto al mando (PIC) o persona copiloto, de cualquier marca y modelo de helicóptero, de acuerdo con los certificados de capacidad o habilitación inscritos en su licencia;

III. Actuar como persona 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. ...

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 persona piloto comercial de helicóptero, a realizar vuelos bajo las reglas IFR.

Artículo 64.- Para obtener la licencia de persona piloto de TPI de helicóptero, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. y II. ...

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

IV. Tener certificadas y aprobadas en su bitácora de vuelo de la persona piloto por la Agencia, un mínimo de mil horas de tiempo de vuelo como persona piloto de helicópteros, de las que un máximo de cien horas, podrán acreditarse en un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo autorizado por la Agencia, las cuales deben haberlas realizado como se indica a continuación:

a) Doscientas horas de vuelo como persona piloto al mando (PIC), o bien un mínimo de cien horas como persona piloto al mando (PIC) de helicóptero, más el tiempo de vuelo adicional necesario como persona copiloto, desempeñando bajo la supervisión de una persona piloto al mando (PIC) de helicóptero con licencia y capacidad o habilitación correspondiente vigentes, cuando ambas personas pilotos, se encuentren bajo la supervisión de la institución educativa autorizada a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria que pertenezcan;

b) Doscientas horas de vuelo de travesía en helicóptero, de las cuales un mínimo de cien horas deben ser como persona piloto al mando (PIC) de helicóptero o como persona copiloto de helicóptero, desempeñando sus obligaciones y derechos, bajo la supervisión de una persona piloto al mando (PIC) de helicóptero con licencia y certificado de capacidad o habilitación correspondiente vigentes, cuando ambas personas pilotos, se encuentren bajo la supervisión de la institución educativa autorizada a la persona concesionaria, permisionaria, asignataria u operadora aérea a la que pertenezcan;

c) Doscientas horas de vuelo de travesía en helicóptero, de las cuales un mínimo de cien horas deben ser como persona piloto al mando (PIC) de helicóptero o como persona copiloto de helicóptero, desempeñando sus obligaciones y derechos, bajo la supervisión de una persona piloto al mando (PIC) de helicóptero con licencia y capacidad o habilitación correspondiente vigentes, cuando ambas personas pilotos, se encuentren bajo la supervisión de la institución educativa autorizada a la persona concesionaria, permisionaria, asignataria u operadora aérea a la que pertenezcan;

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

V. Presentar el certificado de estudios del curso de persona piloto de TPI de aeronave de helicóptero y el desglose de las horas señaladas en la bitácora de vuelo de la persona piloto, debidamente registradas y validadas por escrito por la persona permisionaria, concesionaria, asignataria u operadora aérea, y

VI. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto de TPI de helicóptero, de conformidad a las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Si el interesado es titular de la licencia de persona piloto comercial de helicóptero o de TPI de helicóptero expedida por alguna autoridad de aviación civil extranjera, 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 persona piloto de TPI de helicóptero confiere a su titular los derechos siguientes:

I. Ejercer las actividades inherentes a la licencia de persona piloto privado y comercial de helicóptero, de acuerdo con las capacidades inscritas en la misma, y

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

Ningún titular de esta licencia podrá operar como persona 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 operaciones con más de una persona piloto, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.

Sección IV

De las personas pilotos de aerostato

Artículo 66.- Para obtener la licencia de persona piloto privado de aerostato de tipo globo de vuelo libre, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo de la persona piloto por la Agencia, un mínimo de dieciséis horas de instrucción, en las cuales deben incluir un mínimo de:

I. Siete vuelos con una persona instructora habilitada con la licencia y capacidad respectiva vigentes y con una duración mínima de sesenta minutos cada uno, y

II. ...

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

Asimismo, la persona interesada debe acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto privado de aerostato de tipo globo.

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

I. Actuar como persona piloto al mando (PIC) de aerostato de tipo globo de vuelo libre, destinado al servicio privado no comercial, de acuerdo con su capacidad o habilitación correspondiente;

II. ...

III. Realizar vuelos nocturnos, siempre y cuando haya efectuado un mínimo de tres horas de vuelo bajo la supervisión de una persona piloto comercial de aerostato con licencia y capacidad o habilitación vigentes, de las cuales debe haber efectuado, como mínimo, seis lanzamientos y aterrizajes en la especialidad.

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

I. Veinte horas bajo la supervisión de una persona instructora con la licencia y capacidad o habilitación respectiva en vigor;

II. Diez horas de vuelo como persona piloto al mando (PIC), y

III. Tres horas de prácticas de vuelo nocturno bajo la supervisión de una persona instructora con la licencia y capacidad respectiva vigentes.

Asimismo, la persona interesada debe acreditar haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a persona piloto privado de aerostato de tipo dirigible.

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

Artículo 70.- Para obtener la licencia de persona piloto comercial de aerostato de tipo globo de vuelo libre, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo de la persona piloto lo siguiente:

a) ...

b) Un vuelo nocturno anclado de una hora, bajo la supervisión de una persona instructora con la licencia vigente, en los casos que aplique, y

c) ...

1. Doce vuelos con una persona instructora con licencia y capacidad o habilitación vigentes correspondientes, con una duración de sesenta minutos cada uno, de los cuales, cuatro debe 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. ...

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes a una persona piloto comercial de aerostato de tipo globo.

Artículo 71.- La licencia de persona 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 persona piloto al mando (PIC), de acuerdo con su capacidad o habilitación correspondiente;

II. Tripular aerostato de tipo globo de vuelo libre destinado al servicio al público de transporte aéreo, en calidad de persona piloto al mando (PIC), de acuerdo con su capacidad correspondiente, y

III. Realizar vuelos nocturnos anclados, siempre y cuando haya efectuado un mínimo de tres horas de vuelo, bajo la supervisión de una persona piloto comercial de aerostato con licencia y capacidad o habilitación vigentes, de las cuales habrá efectuado por lo menos, seis lanzamientos y aterrizajes en la especialidad.

Artículo 72.- Para obtener la licencia de persona piloto comercial de aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. y II. ...

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

IV. Tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo de la persona piloto, por la Agencia, un mínimo de doscientas horas de instrucción de vuelo en dirigible, las cuales deben incluir:

a) Cincuenta horas como persona piloto de dirigibles;

b) Treinta horas como persona piloto al mando o persona piloto al mando con supervisión en dirigibles, incluyendo no menos de:

1. Diez horas de tiempo de vuelo de travesía, y

2. Diez horas de vuelo nocturno;

c) Cuarenta horas de vuelo por instrumentos, de las cuales veinte horas serán en vuelo y diez horas en vuelo de dirigibles, y

d) Veinte horas de instrucción en vuelo en dirigibles aplicando procedimientos operacionales, y

V. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos correspondientes.

Artículo 73.- La licencia de persona 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 persona piloto al mando (PIC), de acuerdo con su capacidad correspondiente;

II. Tripular aerostato de tipo dirigible de vuelo dirigido destinados al servicio al público de transporte aéreo, en calidad de persona piloto al mando (PIC), de acuerdo con su capacidad correspondiente, y

III. ...

Sección V

De las personas pilotos de aeronaves ultraligeras

Artículo 74.- Para obtener la licencia de persona piloto privado de aeronaves ultraligeras, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos establecidos en el artículo 38 de este reglamento, tener registradas y certificadas en la bitácora de vuelo de la persona piloto por la Agencia, un mínimo de treinta horas de instrucción en aeronaves ultraligeras, bajo la supervisión de una persona piloto instructora de aeronaves ultraligeras con licencia y capacidad o habilitación en vigor, de las que cinco horas de vuelo deben estar registradas y certificadas en la bitácora de vuelo de la persona piloto, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de su solicitud.

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

I. Tripular aeronaves ultraligeras destinadas a las operaciones de aeronaves para uso particular, en las zonas específicamente autorizadas por la Agencia, y en condiciones meteorológicas para vuelos bajo las reglas VFR, y

II. ...

La persona 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 las personas pilotos de aeronaves con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

Artículo 76.- Para obtener la licencia de persona piloto comercial de aeronaves ultraligeras, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en el artículo 38 de este reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Ser titular de una licencia de persona piloto privado, comercial o de TPI, ya sea de aeronave de ala fija o de helicóptero o de persona piloto privado de aeronaves ultraligeras;

III. Contar con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR);

IV. Contar con título profesional de persona piloto, debiendo presentar la cédula profesional o constancia de que ésta se encuentra en trámite, y

V. Tener en su bitácora de vuelo de la persona piloto registradas y certificadas por la Agencia, 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 una persona piloto con licencia vigente y capacidad como persona instructora 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 persona piloto comercial de aeronaves ultraligeras permite a su titular lo siguiente:

I. Realizar las actividades inherentes a la licencia de persona piloto privado de aeronaves ultraligeras, y

II. Tripular aeronaves ultraligeras de transporte aéreo al público, en calidad de persona piloto al mando (PIC), en las zonas específicamente autorizadas por la Agencia, y en condiciones meteorológicas para vuelos bajo las reglas VFR.

La titular de la licencia de persona 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 las personas pilotos de aeronaves, con peso máximo de despegue superior a cuatrocientos cincuenta y cuatro kilogramos (mil libras).

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

Si la persona interesada es titular de una licencia vigente de persona 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 debe recibir instrucción de transición consistente en: cinco horas de vuelo, bajo la supervisión y responsabilidad de una persona piloto de planeador con la licencia respectiva y capacidad de persona instructora, vigentes.

...

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

I. Tripular como persona 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. ...

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

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

Sección VI Bis

De la persona piloto del sistema de aeronave pilotada a distancia

Artículo 79 Bis.- Para obtener la licencia de persona piloto del sistema de aeronave pilotada a distancia clasificada como grande, la persona interesada además de cumplir con los requisitos reconocidos en el artículo 38 del presente reglamento, también debe acreditar lo siguiente:

I. Tener por lo menos 18 años de edad;

II. Haber concluido y aprobado el curso para aeronaves no tripuladas en su fase teórica y práctica, de acuerdo con el tipo de aeronave no tripulada, de conformidad con la Norma Oficial Mexicana en la materia y en las disposiciones técnico-administrativas aplicables;

III. La persona piloto debe contar con un mínimo de cincuenta horas de vuelo de instrucción en el sistema de aeronave pilotada a distancia grande, las cuales debe registrar en la bitácora de vuelo de la persona piloto y certificar ante la Agencia, el cumplimiento como mínimo de lo siguiente:

a) Veintiún horas de vuelo de instrucción dual en aeronave no tripulada en presencia de una persona instructora debidamente autorizada, comprendiendo todas las maniobras y habilidades requeridas para aeronaves no tripuladas, quien avalará la realización de dichas prácticas en la bitácora, señalando su nombre completo, número de permiso de persona instructora y firma autógrafa;

b) Quince horas de vuelo solo, acreditadas por una institución educativa, a través de su sello impreso en la bitácora o mediante la expedición del documento correspondiente, y

c) Presentar y aprobar ante una institución educativa autorizada, un examen de vuelo que comprenda una hora, previa solicitud de la orden del examen, aplicada por una persona instructora autorizada y avalada por una persona inspectora verificadora aeronáutica designada por parte de la Agencia.

Artículo 79 Ter.- La licencia de persona piloto del sistema de aeronave pilotada a distancia permite a su titular lo siguiente:

I. Actuar como persona piloto al mando (PIC) de un sistema de aeronave pilotada a distancia, certificada para el tipo de operación que se realice;

II. Actuar como persona copiloto de un sistema de aeronave pilotada a distancia en caso de ser necesario;

III. Actuar como persona piloto al mando (PIC) de un sistema de aeronave pilotada a distancia que requiera ser operado con un copiloto a distancia;

IV. Actuar ya sea como persona piloto al mando (PIC) o como persona copiloto de un sistema de aeronave pilotada a distancia;

Artículo 79 Quáter.- Las limitaciones de las personas pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, serán las siguientes:

a) Ningún Estado contratante que haya expedido licencias a las que hace referencia el presente artículo, permitirá que las personas titulares de las mismas se encuentren dedicadas a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido sesenta años o, en operaciones con más de un piloto, cuando hayan cumplido sesenta y cinco años;

b) Toda persona operadora de un sistema de aeronave pilotada a distancia que pretenda operar en espacio aéreo mexicano debe atender al peso máximo de despegue y uso de este;

c) La persona piloto de un sistema de aeronave pilotada a distancia no debe operar más de uno al mismo tiempo, y

d) Las personas operadoras de un sistema de aeronave pilotada a distancia deben contar con una autorización por única ocasión, emitida por la Agencia para realizar algunas de las operaciones especiales.

Artículo 79 Quinquies.- Para obtener la autorización de persona piloto del sistema de aeronave pilotada a distancia clasificada como pequeña, el peso máximo de despegue debe ser mayor a dos y hasta veinticinco kilogramos. La persona interesada además de cumplir con los requisitos reconocidos en el artículo 38 del presente reglamento, también debe acreditar lo siguiente:

I. Tener por lo menos 18 años de edad;

II. Haber concluido y aprobado el curso que corresponda en su fase teórica y práctica, de acuerdo con el tipo de sistema de aeronave pilotada a distancia a operar, de conformidad con la Norma Oficial Mexicana en la materia y en las disposiciones técnico-administrativas aplicables, y

III. Tener registradas en la bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de trece horas de vuelo de instrucción en el sistema de aeronave pilotada a distancia, debidamente registradas y certificadas por la Agencia, las cuales comprenderán un mínimo de:

a) Siete horas de vuelo de instrucción dual en un sistema de aeronave pilotada a distancia en presencia de una persona instructora debidamente autorizada, comprendiendo todas las maniobras y habilidades requeridas, quien avalará la realización de dichas prácticas en la bitácora, en la cual se debe precisar el nombre completo, número de permiso de persona instructora y firma autógrafa;

b) Cinco horas de vuelo solo, acreditadas por una institución educativa, a través de su sello impreso en la bitácora o mediante la expedición del documento correspondiente;

c) Presentar y aprobar ante una institución educativa, un examen de vuelo que comprenda una hora, previa solicitud de orden del examen, aplicado por una persona instructora y avalado por una persona designada como inspectora verificadora aeronáutica, y

d) Tres horas de vuelo registradas en su bitácora de vuelo, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.

Sección VII**De las personas sobrecargos**

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

I. ...

II. Haber concluido y aprobado el curso de instrucción reconocido para persona sobrecargo, y

III. ...

Artículo 81.- La licencia de persona sobrecargo confiere a su titular la obligación de auxiliar a la persona comandante o a la 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 la persona concesionaria, asignataria o permissionaria en el marco del manual general de operaciones, el manual de sobrecargo y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 82. ...

I. Persona técnico en mantenimiento clase I;

II. Persona técnico en mantenimiento clase II;

III. Persona oficial de operaciones de aeronaves;

IV. Persona controlador de tránsito aéreo clase I;

V. Persona controlador de tránsito aéreo clase II;

VI. Persona controlador de tránsito aéreo clase III;

VII. Persona meteorólogo aeronáutico clase I;

VIII. Persona meteorólogo aeronáutico clase II;

IX. Persona meteorólogo aeronáutico clase III, y

X. Otras que determine la Agencia, de conformidad con los tratados internacionales suscritos por México.

Artículo 83.- La persona interesada en revalidar su licencia y capacidad o habilitación como personal técnico-aeronáutico de tierra, debe presentar y acreditar ante la Agencia lo siguiente:

I. ...

II. Haber concluido y aprobado satisfactoriamente de forma anual el curso de instrucción reconocido para el tipo de licencia o capacidad o habilitación del cual se quiere obtener la revalidación, durante el periodo de vigencia de su licencia;

III. Certificado de aptitud psicofísica, vigente en términos del reglamento correspondiente, o con una extensión de vigencia excepcional, en términos del artículo 4 del presente reglamento;

IV. Original del comprobante de pago de derechos de cada personal técnico-aeronáutico de tierra, conforme a la Ley Federal de Derechos, y

V. Certificado de capacidad correspondiente.

...

Sección II**De las personas técnicos en mantenimiento**

Artículo 84.- Para obtener la licencia de persona técnico en mantenimiento clase I, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a VI del artículo 38 del presente reglamento, lo siguiente:

I. ...

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 Agencia e impartido por una institución educativa aprobado por la misma;

III. ...

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 Agencia, 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 la persona interesada acredite que tiene los conocimientos exigidos al titular de una licencia de persona 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 la persona interesada 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 persona técnico en mantenimiento clase I, en cuyo caso, no requerirá acreditar el requisito establecido en la fracción II del presente artículo. En este caso, la persona interesada debe acreditar doscientas cuarenta horas de práctica, en un máximo de tres meses, en un taller aeronáutico autorizado por la Agencia, bajo la supervisión de un titular con la licencia y capacidad o habilitación vigente correspondiente, así como presentar constancia emitida por la persona responsable del taller, conjuntamente firmada con el supervisor de la especialidad, y

V. El pago de derechos de la persona técnico en mantenimiento clase I, de acuerdo con la Ley Federal de Derechos, presentando el original del comprobante de pago.

Artículo 85.- La licencia de persona 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 la capacidad o habilitación correspondiente, y certificar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de ala fija y helicópteros, en el libro de bitácora.

Artículo 86.- Para obtener la licencia de persona técnico en mantenimiento clase II, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I...

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 Agencia e impartido por una institución educativa aprobada por la misma;

III...

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 Agencia, bajo la supervisión de un titular con la licencia y la capacidad o habilitación correspondiente vigente, debiendo presentar el certificado de estudios 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 la persona interesada haya cursado la carrera de ingeniería en comunicaciones y electrónica, y pretenda obtener la licencia de persona técnico en mantenimiento clase II, con capacidad en sistemas electrónicos de tierra y radio ayudas, 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 persona 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 la persona interesada debe acreditar que cuenta con doscientas cuarenta horas, en un máximo de tres meses, de práctica en un taller aeronáutico autorizado por la Agencia, bajo la supervisión de un titular con la licencia y capacidad o habilitación correspondiente vigente, así como presentar constancia emitida por el responsable del taller aeronáutico, firmada conjuntamente con el supervisor de la especialidad.

Artículo 87.- La licencia de persona 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.

Sección III**De la persona oficial de operaciones de aeronaves**

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

I. ...

II. Haber concluido el curso teórico-práctico de oficial de operaciones de aeronaves con capacidad o habilitación de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), acreditándolo con los exámenes correspondientes. El permiso de capacitación para la obtención de la capacidad o habilitación de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), no será requerido para aquellos estudiantes matriculados en una institución educativa cursando el programa de persona 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. Deben ser prácticas en una oficina de despacho autorizada por la Agencia, bajo la supervisión de un titular de la licencia de persona oficial de operaciones de aeronaves vigente, debiendo presentar el certificado de estudios por el que la persona interesada acredite que tiene los conocimientos exigidos a la persona titular de una licencia de persona oficial de operaciones de aeronaves, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, y

IV...

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, cuando la persona interesada 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 persona 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 debe acreditar que cuenta con doscientas cuarenta horas, cumplidas en un máximo de noventa días, de prácticas en una oficina de despacho autorizada por la Agencia, bajo la supervisión de una persona titular con licencia y capacidad o habilitación correspondiente en vigor, 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, deben contener, por lo menos:

- a) Elaboración de plan operacional de vuelo;
- b) Elaboración de plan de vuelo, y
- c) Aplicación de procedimientos establecidos en casos de emergencia.

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

I. Auxiliar a las personas pilotos de las aeronaves en la preparación de los vuelos, y proporcionar toda la información requerida al efecto;

II. Auxiliar a las personas 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 Agencia;

III. Suministrar a la persona piloto al mando (PIC), mientras esté en vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar con seguridad el vuelo;

IV. Interpretar y difundir los informes de los elementos meteorológicos en aeropuertos autorizados para tal efecto, y

V. Dar dirección, aparcamiento y salida a la persona comandante de la aeronave en las operaciones en tierra.

Artículo 90.- La persona interesada en obtener cualquiera de las licencias de persona controlador de tránsito aéreo debe 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 Agencia, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas que ésta emita.

Artículo 91.- Para obtener la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase I, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Agencia, el cual debe incluir las materias que integran la capacidad o habilitación 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 persona controlador de tránsito aéreo clase I, II o III vigente, debiendo presentar la persona interesada el certificado de estudios que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase I, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud;

III. Capacidad o habilitación de competencia lingüística con nivel 4, y

IV. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos establecidos por la Agencia.

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de la persona aspirante a la licencia de controlador de tránsito aéreo clase I;

III. Realizar funciones de persona supervisor o responsable del servicio de aproximación y aeródromo, cuando sea designado por la administración correspondiente;

IV. y V. ...

Artículo 93.- Para obtener la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase II, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Haber concluido y aprobado un curso de instrucción reconocido teórico-práctico, cuyo plan y programa haya sido autorizado previamente por la Agencia, el cual debe incluir las materias que integran la capacidad o habilitación de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), impartido por una institución educativa.

El curso debe incluir un mínimo de un mes de prácticas en instalaciones y equipamientos especializados, bajo la supervisión de una persona titular de la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase II o III vigente, debiendo presentar el interesado el certificado de estudios que acredite que cuenta con el nivel exigido al titular de una licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase II, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud;

III. ...

IV. Capacidad o habilitación de competencia lingüística con nivel 4 como mínimo;

V. Tener la capacidad o 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 Agencia.

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 capacidad o habilitación, y en caso de que las actividades de la capacidad o habilitación para control de aproximación por vigilancia incluyan 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 capacidad o habilitación, bajo la supervisión de una persona controlador debidamente habilitado, y

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

Artículo 94.- La persona titular de una licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase I vigente, podrá obtener la licencia de persona 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 Agencia 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 persona controlador de tránsito aéreo clase II.

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de la persona aspirante a la licencia de controlador de tránsito aéreo clase I y II;

III. Realizar funciones de persona supervisor o responsable del servicio de aproximación y aeródromo, cuando sea designado por la administración correspondiente, y

IV. ...

Artículo 96.- Para obtener la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase III, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, además de los requisitos previstos en las fracciones I a VI del artículo 38 de este Reglamento, lo siguiente:

I. ...

II. Contar con licencia de persona 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 Agencia, el cual debe incluir:

a) ...

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

IV. Certificado de estudios 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. Capacidad o habilitación de competencia lingüística con nivel 4, y

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

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de la persona aspirante a obtener la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clases I, II y III;

III. Realizar funciones de persona supervisor o responsable del servicio de control de área, control de aproximación o control de aeródromo, cuando sea designado por la administración correspondiente;

IV. y V. ...

Sección V

De las personas meteorólogos aeronáuticos

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

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

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de las personas aspirantes a obtener la licencia de meteorólogo aeronáutico clase I.

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

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

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

I. y II. ...

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

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

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

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

I. ...

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

TÍTULO CUARTO

De las capacidades o habilitaciones y de los certificados de capacidad

Artículo 105.- Las capacidades o habilitaciones para el personal de vuelo se clasifican en:

I. a III. ...

IV. De persona instructora de vuelo.

IV Bis. Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia;

V. a VI. ...

Artículo 106.- Las capacidades o habilitaciones del personal de tierra se clasifican en:

I. Persona técnico en mantenimiento clase I, para:

a) a g) ...

II. Persona Técnico de mantenimiento clase II, para:

a) a h) ...

III. Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), para la persona oficial de operaciones y demás personal técnico-aeronáutico que lo requiera de conformidad con el presente Reglamento;

III Bis. Competencia lingüística para personas controladores de tráfico aéreo y demás personal técnico-aeronáutico que lo requiera;

IV. Persona controlador de tránsito aéreo clase I, II y III, según corresponda, para:

a) y b) ...

V. Persona meteorólogo aeronáutico clase III, para:

a) Persona previsor aeronáutico A;

b) Persona previsor aeronáutico B;

c) Persona previsor aeronáutico/supervisor, y

d) Persona previsor aeronáutico/científico.

La persona meteorólogo clase I y II no requiere de ningún certificado de capacidad.

Artículo 107.- Las capacidades o habilitaciones del personal técnico-aeronáutico 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. Para el personal de vuelo y personas controladores de tránsito aéreo clases I, II y III será de treinta y seis meses hasta los cuarenta años de edad, a partir de la cual será de doce meses.

II. Para el demás personal de tierra será de treinta y seis meses.

Artículo 108.- Las capacidades o habilitaciones deben ser revalidadas dentro del término de su vigencia; el trámite podrá efectuarse desde treinta días previos al vencimiento, sin perjuicio a la vigencia de los mismos.

Artículo 108 Bis. Los certificados de capacidad tendrán la vigencia que señale la disposición técnico-administrativa correspondiente.

Artículo 109.- La persona interesada en revalidar su capacidad o habilitación debe presentar ante la Agencia, el certificado de aptitud psicofísica vigente en términos del reglamento correspondiente, 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. Personas Pilotos:

a) Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso anual, contado a partir del término del último adiestramiento de instrucción reconocido por la Agencia, en la capacidad o habilitación correspondiente, así como los documentos que acrediten haber realizado satisfactoriamente las evaluaciones de competencia correspondientes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 Bis del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;

b) Acreditar que, durante el último periodo de vigencia de su licencia, tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo de la persona 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 de la persona 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 de la persona 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 persona instructora o una persona examinadora designada vigente y que tiene computadas, registradas y certificadas en la bitácora de vuelo de la persona piloto, un mínimo de treinta horas como persona piloto al mando (PIC), en los últimos dos meses del periodo de vigencia de su licencia, de dichas horas, por lo menos dos horas serán como persona instructora en el equipo autorizado o dos horas en el área de maniobras para ala rotativa, efectuando procedimientos normales, anormales y de emergencia, esto para la revalidación del certificado de la capacidad como persona instructora, y haber presentado y aprobado los exámenes prácticos correspondientes al certificado de capacidad emitido, y

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

Artículo 110.- Para obtener la capacidad o habilitación a que se refieren las fracciones I y II del artículo 105 del presente reglamento, la persona interesada debe acreditar, ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de una licencia de persona piloto vigente;

II. Haber concluido satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido debiendo presentar el certificado de estudios correspondiente, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud, así como los documentos que acrediten haber realizado satisfactoriamente las evaluaciones de competencia correspondientes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 Bis del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teóricos, así como los prácticos, mediante evaluación en un simulador de vuelo o la combinación de un dispositivo de entrenamiento que simula las condiciones de vuelo y aeronave, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

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

Artículo 111.- Para obtener la capacidad o habilitación para volar bajo las reglas IFR, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, dentro de los dos meses posteriores a la terminación del curso de instrucción reconocido, lo siguiente:

I. Ser titular de una licencia de persona piloto de aeronave de ala fija o helicóptero, vigente;

II. ...

III. Contar con un mínimo de cincuenta horas de vuelo como persona piloto al mando (PIC), certificadas en la bitácora de vuelo de la persona 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 cuarenta 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 Agencia, con los que demuestre tener conocimientos y habilidades en:

a) a e) ...

Artículo 112.- La capacidad o habilitación de vuelo por instrumentos permite a su titular lo siguiente:

I. y II. ...

Artículo 113.- Para obtener la capacidad o habilitación de persona instructora de vuelo de aeronaves de ala fija y helicóptero, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de una licencia de persona piloto comercial como mínimo, según corresponda, de aeronave de ala fija o helicóptero, vigente;

II. Tener registradas y certificadas por la Agencia en la bitácora de vuelo de la persona piloto, lo siguiente:

a) Un mínimo de trescientas cincuenta horas de vuelo, de las que ciento cincuenta horas serán como persona piloto al mando (PIC) en el tipo de aeronave en que se pretende ser persona instructora, y de las que diez, deben estar registradas y certificadas dentro de los dos meses anteriores a su solicitud, y

b) Diez horas de instrucción de vuelo en las que la persona solicitante, ejecute procedimientos, normales, anormales y de emergencia, sentándose en el lado contrario de la persona piloto al mando (PIC) bajo la supervisión de una persona instructora calificada de la institución educativa aprobada por la Agencia y debe demostrar haber recibido formación en las técnicas de instrucción de vuelo que incluirán demostraciones prácticas a los alumnos, reconocimiento y corrección de los errores en que incurren los mismos y haber practicado las técnicas de instrucción para las maniobras y procedimientos de vuelo que sean objeto de la instrucción.

III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos, establecidos por la Agencia;

IV. Haber tomado un curso de técnicas didácticas y presentar el certificado correspondiente de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables;

Para efectos de la presente fracción, se entenderán como técnicas didácticas al conocimiento de métodos que facilitan el proceso enseñanza- aprendizaje.

a) Derogado.

b) Derogado.

c) Derogado.

d) Derogado.

e) Derogado.

f) Derogado.

g) Derogado.

h) Derogado.

i) Derogado.

j) Derogado.

k) Derogado.

l) Derogado.

m) Derogado.

n) Derogado.

V. Acreditar en la bitácora de vuelo de la persona piloto que ha practicado los procedimientos normales, anormales y de emergencia de la aeronave que tripule, de conformidad con el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y

VI. La vigencia de la capacidad o habilitación a que se refiere este artículo, será de tres años.

Derogado.

Artículo 113 Bis. Derogado.

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 persona instructora de vuelo en los cursos de instrucción reconocidos, en una institución educativa, conforme a la especialidad acreditada por la misma Agencia;

II. ...

III. Aplicar exámenes de vuelo a los alumnos de una institución educativa, fungiendo como una persona examinadora designada, cuando cuente con la autorización correspondiente, para la obtención de licencia de persona piloto, así como sus capacidades o habilitaciones, según sea el caso.

Artículo 114 Bis.- Derogado.

Artículo 115.- Para obtener la capacidad o habilitación de persona instructora de vuelo en aeronaves ultraligeras, aerostatos o planeadores, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Para el caso de aeronaves ultraligeras y aerostatos, ser titular de la licencia de persona piloto comercial de ultraligero o aerostato vigente;

II. Para el caso de planeadores contar con la licencia de persona piloto privado de planeador;

III. ...

IV. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos para obtener el permiso o autorización de persona instructora, establecidos por la Agencia;

V. Haber tomado un curso de técnicas-didácticas, y presentar el certificado correspondiente, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables;

a) Derogado.

b) Derogado.

c) Derogado.

d) Derogado.

e) Derogado.

f) Derogado.

g) Derogado.

h) Derogado.

i) Derogado.

j) Derogado.

k) Derogado.

l) Derogado.

m) Derogado.

n) Derogado.

VI. Derogado.

VII. La vigencia de la capacidad o habilitación a la que se refiere este artículo será de tres años.

Artículo 116.- La capacidad o habilitación de persona instructora de vuelo de aeronaves ultraligeras, aerostatos o planeadores permite a su titular lo siguiente:

I. Realizar actividades de instrucción en institución educativa;

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

III. Aplicar exámenes de vuelo a los alumnos de una institución educativa, fungiendo como una persona examinadora designada cuando cuente con la autorización correspondiente, para la obtención de licencia de persona piloto de aeronaves ultraligeras o aerostatos.

Artículo 116 Bis.- Para obtener la capacidad o habilitación de persona instructora de vuelo en sistema de aeronave pilotada a distancia con un peso máximo de despegue mayor a 25 kilogramos, el interesado debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

- I. Ser titular de una licencia de piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia vigente;
- II. Tener registradas y certificadas por la Agencia en la bitácora de vuelo de la persona piloto, diez horas de vuelo en los dos meses anteriores a la fecha de su solicitud, en el tipo de sistema de aeronave pilotada a distancia en la que se pretende dar la instrucción;
- III. Haber presentado y aprobado los exámenes teórico-prácticos para obtener la capacidad de persona instructora de sistema de aeronave pilotada a distancia, establecidos por la Agencia;
- IV. Acreditar en la bitácora de vuelo de la persona piloto dos horas de vuelo en donde demuestre haber realizado los procedimientos normales, anormales y de emergencia cada seis meses;
- V. Haber tomado un curso de técnicas-didácticas, y presentar el certificado correspondiente, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables, y
- VI. La vigencia de la capacidad o habilitación a la que se refiere el presente artículo será de tres años.

Artículo 116 Ter.- La capacidad o habilitación de persona instructora de vuelo de sistema de aeronave pilotada a distancia permite a su titular lo siguiente:

- I. Supervisar los vuelos que las personas alumnas de sistema de aeronave pilotada a distancia realicen solos;
- II. Impartir la instrucción correspondiente a la licencia de persona piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia, así como, a la capacidad o habilitación de persona instructora de sistema de aeronave pilotada a distancia, y
- III. Aplicar exámenes de vuelo a los alumnos de una institución educativa, fungiendo como una persona examinadora designada, cuando cuente con la autorización correspondiente, para la obtención de licencia de persona piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia, así como las capacidades o habilitaciones, según sea el caso.

Artículo 117.- La persona interesada en obtener cualquiera de las capacidades o habilitaciones de persona técnico en mantenimiento Clase I señaladas en los incisos a) a g) de la fracción I del artículo 106 del presente reglamento, debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

- I. Ser titular de la licencia de persona técnico en mantenimiento clase I;
- II. Presentar el certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido debidamente autorizado por la Agencia por cada capacidad o habilitación inscrita durante el periodo de 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 Agencia.

Artículo 118.- La licencia de persona técnico en mantenimiento clase I con capacidad o habilitación obtenida 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 la capacidad o habilitación correspondiente.

Artículo 119.- La persona interesada en obtener cualquiera de las capacidades o habilitaciones de persona técnico en mantenimiento clase II, señaladas en los incisos a) al h) de la fracción II del artículo 106 del presente reglamento, debe:

- I. Ser titular de la licencia de persona técnico en mantenimiento clase II;
- II. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido debidamente autorizado por la Agencia, por cada capacidad o habilitación inscrita durante el periodo de 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 Agencia.

Artículo 120.- La licencia de persona técnico en mantenimiento clase II con capacidad o habilitación obtenida 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 con la capacidad o habilitación correspondiente.

Artículo 121.- Para obtener la capacidad o habilitación de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR), la persona interesada debe acreditar ante la Agencia los siguientes requisitos:

I. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido debidamente autorizado por Agencia durante el periodo de 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 Agencia.

Artículo 121 Bis.- El personal técnico-aeronáutico para obtener la capacidad o habilitación de competencia lingüística a que se refiere el presente Reglamento, es necesario que apruebe las evaluaciones correspondientes, las cuales se efectuarán a través de una persona designada como inspectora verificadora aeronáutica o una persona examinadora designada, de conformidad con la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Derogado.

Artículo 121 Ter.- La Agencia, para efectuar por sí misma las evaluaciones de competencia lingüística, designará a una persona servidora pública denominada inspectora verificadora aeronáutica, con nombramiento vigente y que tenga o haya tenido licencia de personal técnico-aeronáutico, de conformidad con la disposición técnico-administrativa que se emita para tal efecto.

Las evaluaciones, para que resulten aprobatorias, requieren que la persona solicitante demuestre que tiene el dominio o la habilidad de:

I. a VI. ...

La Agencia, para efectuar a través de un tercero las evaluaciones de competencia lingüística, autorizará a una persona examinadora designada, de conformidad con la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

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

I. a IV. ...

V. Certificado de aptitud psicofísica vigente, y

VI. Original del comprobante de pago de derechos de la persona interesada en inscribir la capacidad a las que se refiere este artículo, de acuerdo con la Ley Federal de Derechos.

VII. Derogado.

Artículo 121 Quinquies.- La capacidad o habilitación 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 la capacidad;

II. El nivel 5 de competencia lingüística tendrá una vigencia de seis años, a partir de la fecha de la expedición de la capacidad, y

III. El nivel 6 de competencia lingüística, al acreditarse ante la Agencia, no se someterá a una segunda evaluación, ya que dichos candidatos habrán demostrado tener una competencia lingüística de nivel de experto.

Derogado.

Artículo 121 Sexies.- Las evaluaciones de competencia lingüística realizadas deben ser grabadas y entregadas a la Agencia 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 Agencia.

Artículo 121 Septies.- La Agencia, a través de actividades vigilancia y 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 Agencia.

...

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

Las personas inspectoras verificadoras aeronáuticas, para practicar visitas, deben estar provistos de una orden escrita con sello, el nombre completo y firma autógrafa de la persona servidora pública competente, adscrita a la Agencia, 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.

Las personas responsables o encargadas de los terceros autorizados permitirán el acceso y darán facilidades e información a las personas inspectoras verificadoras aeronáuticas designadas por la Agencia.

Al iniciar las actividades de vigilancia y verificación, la persona inspectora verificadora aeronáutica debe exhibir credencial vigente con fotografía, expedida por la Agencia, 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 todas las actividades de vigilancia y 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.

El verificador debe hacer constar por escrito en actas lo siguiente:

I. Nombre completo, denominación o razón social de las personas sujetas a vigilancia y verificación;

II. a VII. ...

VIII. Declaración del representante o apoderado legal o persona con quien se entendió la diligencia, si quisiera hacerla, y

IX. ...

Las personas sujetas a vigilancia o verificación, a quienes se les haya levantado el acta a que hace referencia el presente artículo, 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.- La capacidad o habilitación de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido (RTAR) permite a su titular utilizar las frecuencias aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones.

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

Artículo 124.- Para que el titular de la licencia de persona controlador de tránsito aéreo clase I, II y III pueda obtener cualquiera de las capacidades o habilitaciones aplicables a esta, señaladas en el artículo 106 del presente reglamento, debe acreditar ante la Agencia, los siguientes requisitos:

I. Ser titular de la licencia de persona controlador de tránsito aéreo vigente;

II. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido por la Agencia 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 Agencia.

Artículo 125.- Las capacidades o habilitaciones señaladas en los incisos a) y b) de la fracción IV del artículo 106 del presente reglamento, permiten a su titular lo siguiente:

I. Para la capacidad o habilitación de radar de vigilancia de aproximación: Proporcionar o supervisar el servicio de control de aproximación con radar u otro sistema de vigilancia en el aeródromo donde se presta el servicio, y

II. Para la capacidad o habilitación de radar de vigilancia de área: Proporcionar o supervisar el servicio de control de área y el servicio de control de aproximación con radar u otros sistemas de vigilancia del área de control asignada.

Artículo 126.- Para obtener la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico A, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de persona meteorólogo aeronáutico clase III vigente;

II. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido, debidamente autorizado por la Agencia, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud. El curso de instrucción reconocido, debe incluir un mínimo de un mes de prácticas, bajo la supervisión de un titular de la licencia de persona 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 Agencia.

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de las personas aspirantes a la obtención de la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico A.

Artículo 128.- Para obtener la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico B, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de persona meteorólogo aeronáutico clase III vigente;

II. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido debidamente autorizado por la Agencia, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud. El curso de instrucción reconocido debe incluir un mínimo de dos meses de prácticas reales bajo la supervisión de un titular de la licencia de persona meteorólogo aeronáutico clase III, vigente, realizando labores relativas al desarrollo del análisis de mapas, cartas y termo diagramas 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, y

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

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

I. y II. ...

Artículo 130.- Para obtener la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico/supervisor, el interesado debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de persona meteorólogo aeronáutico clase III vigente con la capacidad o habilitación de previsor A

II. Presentar certificado de estudios que acredite haber tomado y aprobado un curso de instrucción reconocido, debidamente autorizado por la Agencia, por cada capacidad o habilitación 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 Agencia.

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

I. Supervisar la calidad de los informes, avisos, pronósticos y otros productos elaborados por las personas meteorólogos aeronáuticos clases I, II y III, para las operaciones aéreas;

II. ...

III. Supervisar las prácticas de los aspirantes a obtener la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico/supervisor.

Artículo 132.- Para obtener la capacidad o habilitación de previsor aeronáutico/científico, la persona interesada debe acreditar ante la Agencia, lo siguiente:

I. Ser titular de la licencia de persona meteorólogo aeronáutico clase III vigente, capacidad de previsor A y capacidad o habilitación de previsor aeronáutico/supervisor;

II. Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido, debidamente autorizado por la Agencia y presentar el certificado de estudios 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 Agencia.

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

I. ...

II. Supervisar las prácticas de los aspirantes a obtener la capacidad de previsor aeronáutico/científico, para la validación de sus competencias.

Artículo 134.- La Agencia procederá a la suspensión de las licencias, permisos, autorizaciones y capacidades o habilitaciones 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 y 197 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

...

La Agencia debe establecer las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 135.- La Agencia revocará las licencias de la persona piloto al mando o de cualquier integrante de la tripulación de vuelo que se encuentre en alguno de los supuestos a que se refiere el artículo 90 de la Ley.

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

Artículo 137.- La Agencia podrá cancelar las licencias, permisos, autorizaciones y capacidades o habilitaciones a que se refiere este reglamento, a petición del titular de las mismas, o cuando el personal técnico-aeronáutico o el titular del permiso incumplan lo establecido en la Ley, en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en este reglamento, en las correspondientes Normas Oficiales Mexicanas, en las disposiciones técnico-administrativas aplicables, en las reglas de tránsito aéreo y en las demás disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

TRANSITORIOS

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

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. 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 ni 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 26 de julio de 2023.-
Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Nuño Lara.- Rúbrica.

DECRETO por el que se expide el Reglamento de Medicina 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 1; 6 Bis, fracciones XXIV, XXV y XXVII a XXXVI; 7 Bis, fracción VI; 34 Ter; 38; 86, fracción X, y 88 Quáter de la Ley de Aviación Civil, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE EL REGLAMENTO DE MEDICINA DE AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide el Reglamento de Medicina de Aviación Civil, para quedar como sigue:

REGLAMENTO DE MEDICINA DE AVIACIÓN CIVIL**TÍTULO PRIMERO****De las Disposiciones Generales**

Artículo 1. El presente ordenamiento es de interés público, de observancia general, obligatoria y tiene por objeto regular el Sistema de Medicina de Aviación Civil.

Artículo 2. Para efectos de este Reglamento, se entiende por:

- I. Agencia: la Agencia Federal de Aviación Civil;
- II. Aspirante: la persona física que pretende obtener un permiso de formación como personal técnico-aeronáutico;
- III. Certificado de Aptitud Psicofísica: es el documento que emite la Agencia conforme al tipo de evaluación médica, en el que se constata la aptitud psicofísica de la persona solicitante, conforme a la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables, para la comprobación de la evaluación médica;
- IV. Dictamen médico acreditado: documento que emite la Agencia, donde se establece la conclusión de una o más personas expertas médicas aceptadas por la Agencia para determinar si la falta de aptitud psicofísica del personal técnico-aeronáutico no pone en peligro la seguridad de vuelo, previa consulta a personas expertas en operaciones de vuelo u otras personas especialistas, según sea necesario;
- V. Evaluación médica en operación: reconocimiento médico que la Agencia, como parte de sus facultades de vigilancia, practica al personal técnico-aeronáutico durante sus labores, con el propósito de evaluar su estado de salud y con el objetivo de constatar si está en aptitud, desde el punto de vista médico, de realizar o continuar con las funciones inherentes a su licencia o autorización;
- VI. Evaluación médica: reconocimiento médico que se practica a las personas aspirantes y al personal técnico-aeronáutico, mediante el cual la Agencia se cerciora que dichas personas reúnen los requisitos de aptitud psicofísica;
- VII. Informe de rechazo del Certificado de Aptitud Psicofísica: notificación emitida por la Agencia, en la que se hace constar el motivo de rechazo del Certificado de Aptitud Psicofísica, cuando no se hayan satisfecho los requisitos médicos de aptitud psicofísica y, por tanto la persona médica examinadora o la persona médica examinadora autorizada determina la no aptitud psicofísica;
- VIII. Informe de reconocimiento médico: documento emitido por la persona médica examinadora o la persona médica examinadora autorizada, posterior a la realización de la evaluación médica;
- IX. Informes: cualquier documento o declaración escrita que describa las cualidades, las características, el contexto de un hecho o se afirme o se aclare alguna situación o condición de salud, que practiquen las personas profesionales de la medicina dentro del Sistema de Medicina de Aviación Civil, respecto de los procesos médicos establecidos por la Agencia. Estos informes son: el certificado médico, el informe de reconocimiento médico, el informe de rechazo del certificado de aptitud psicofísica, resumen, notas, dictámenes, reportes, entre otros;
- X. Ley: la Ley de Aviación Civil;
- XI. Medicina de Aviación: es la rama de la medicina que se ocupa del estudio de la fisiología y la patología de los problemas derivados de la exposición de las personas a la altitud y los que son consecuencia de las condiciones impuestas por el medio aeronáutico, así como de las técnicas diagnósticas, terapéuticas y preventivas necesarias para conseguir sus objetivos. También es conocida como medicina aeronáutica y las personas médicas con estudios de posgrado en nuestro país en esta rama, se denominan especialistas en medicina aeroespacial;

- XII.** Persona inspectora verificadora aeronáutica-médica evaluadora: la persona médica servidora pública de la Agencia que cuenta con las capacidades técnicas en la práctica de la Medicina de Aviación, para evaluar y determinar el estado de salud de importancia para la seguridad de vuelo, realizar las evaluaciones médicas en operación, así como evaluar los informes médicos emitidos por las personas médicas examinadoras autorizadas o personas médicas examinadoras, y realizar auditorías, supervisiones y verificaciones de las áreas y procesos de las personas médicas examinadoras, personas médicas evaluadoras y personas médicas examinadoras autorizadas, y a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y prestadoras de servicios, respecto al cumplimiento de las obligaciones desde el punto de vista médico, de acuerdo con lo establecido en la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas;
- XIII.** Persona médica evaluadora: la persona médica servidora pública de la Agencia que cuenta con las capacidades técnicas en la práctica de la Medicina de Aviación, para evaluar y determinar el estado de salud de importancia para la seguridad de vuelo, así como la evaluación de los informes médicos emitidos por las personas médicas examinadoras autorizadas o las personas médicas examinadoras;
- XIV.** Persona médica examinadora autorizada: la persona física o moral, incluidas unidades administrativas de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, que cuenta con las capacidades técnicas y conocimientos en la práctica de la Medicina de Aviación, autorizada por la Agencia para que actúe en su representación para llevar a cabo la determinación del estado de salud, a través de la constatación de los requisitos psicofísicos y las evaluaciones médicas;
- XV.** Persona médica examinadora: La persona médica servidora pública de la Agencia que cuenta con las capacidades técnicas en la práctica de la Medicina de Aviación, para llevar a cabo la determinación del estado de salud, a través de la constatación de los requisitos psicofísicos y las evaluaciones médicas;
- XVI.** Personal técnico-aeronáutico: al personal de vuelo y tierra que, para intervenir en operaciones aéreas, requiere de una licencia o autorización, según el caso, y de un Certificado de Aptitud Psicofísica vigentes;
- XVII.** Probablemente (probable): denota una probabilidad que es inaceptable para las personas médicas examinadoras y las personas médicas examinadoras autorizadas, en el contexto de las disposiciones médicas aplicables;
- XVIII.** Significativo: denota el grado o naturaleza que puede poner en riesgo la seguridad del vuelo, en el contexto de las disposiciones médicas aplicables;
- XIX.** Sistema de Medicina de Aviación Civil: es parte de la seguridad operacional y comprende todas las acciones, procesos y procedimientos que intervienen para garantizar que el personal técnico-aeronáutico y aspirantes, satisfagan las condiciones de aptitud psicofísica requeridas para el ejercicio de sus actividades, conforme a la Ley, el presente reglamento, las disposiciones técnico-administrativas y demás ordenamientos;
- XX.** Solicitante: es toda persona física que solicita o se le practica una evaluación médica, quien puede ser el personal técnico-aeronáutico y aspirantes, así como el personal médico que intervenga en el Sistema de Medicina de Aviación Civil para cumplir con los requisitos de su adiestramiento, y
- XXI.** Vigilancia: actividades mediante las cuales el Estado constata, de manera preventiva, con verificaciones, inspecciones y auditorías que las personas titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación, cumplen con los requisitos y las funciones establecidas, al nivel de competencia y seguridad operacional, de conformidad con la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 3. La Agencia tiene las atribuciones siguientes:

- I.** Regular, aplicar, conducir y vigilar las actividades relacionadas con el Sistema de Medicina de Aviación Civil;
- II.** Administrar y gestionar los recursos para establecer, mantener y equipar las unidades médicas, establecimientos de salud o laboratorios, fijos o móviles, en el territorio nacional. Dichas instalaciones también forman parte del Sistema de Medicina de Aviación Civil;
- III.** Aplicar y solicitar, según corresponda, los estudios y exámenes que estime pertinentes para determinar las condiciones psicofísicas obligatorias e indispensables y las posibles alteraciones orgánico-funcionales concluyentes que deben contener y detectar las evaluaciones médicas;

- IV. Emitir los Certificados de Aptitud Psicofísica, los dictámenes médicos y los demás informes médicos que se generen del Sistema de Medicina de Aviación Civil;
- V. Generar, proteger, integrar y conservar la información médica relativa a las evaluaciones médicas y los documentos que de ella se generen, de conformidad con las leyes, reglamentos o disposiciones técnico-administrativas aplicables;
- VI. Adoptar los procedimientos adecuados para recibir y tramitar las solicitudes de acceso, rectificación, corrección y oposición al tratamiento de la información obtenida durante las evaluaciones médicas;
- VII. Solicitar a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y prestadoras de servicios la información o los expedientes médicos del personal técnico-aeronáutico cuando lo considere necesario, de conformidad con las leyes, reglamentos o disposiciones técnico-administrativas aplicables;
- VIII. Solicitar a las autoridades de aviación civil extranjeras la información médica del personal técnico-aeronáutico extranjero, cuando surjan controversias en el cumplimiento de los requisitos psicofísicos o cuando se requiera para el cumplimiento de sus atribuciones, de conformidad con los acuerdos que para tal efecto se celebren y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- IX. Impulsar el desarrollo de la Medicina de Aviación Civil en el país, así como la capacitación y adiestramiento de las personas que participan en el Sistema de Medicina de Aviación Civil;
- X. Revisar y proponer los planes y programas de estudios que impartan las instituciones educativas autorizadas por esta Agencia relacionados con la ciencia médica y que formen parte de los requisitos para la obtención de alguna licencia, permiso o autorización por el personal técnico-aeronáutico y aspirantes;
- XI. Validar la capacidad técnica del personal instructor que imparte los cursos relacionados con la ciencia médica y que formen parte de los requisitos para la obtención de alguna licencia, permiso o autorización por el personal técnico-aeronáutico y aspirantes, en las instituciones educativas autorizadas por esta Agencia;
- XII. Proponer modificaciones a las disposiciones que rigen al Sistema de Medicina de Aviación Civil, en los términos que establecen las disposiciones jurídicas aplicables;
- XIII. Contribuir y participar, cuando sea requerida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en la investigación de accidentes e incidentes de aviación, desde el punto de vista del factor humano en lo que respecta al estado psicofísico del personal técnico-aeronáutico, de conformidad con la Ley, los reglamentos que de ésta deriven, las disposiciones técnico-administrativas aplicables y demás ordenamientos;
- XIV. Generar los mecanismos necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio de Medicina de Aviación, en términos de la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas correspondientes, y
- XV. Las demás que le confieran la Ley, este reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

TÍTULO SEGUNDO

Del Sistema de Medicina de Aviación Civil

Artículo 4. El Sistema de Medicina de Aviación Civil tiene los objetivos siguientes:

- I. Contribuir a mantener los requisitos psicofísicos que deben cumplir el personal técnico-aeronáutico y los aspirantes;
- II. Generar medidas y recomendaciones de prevención laboral en el ámbito aeronáutico, y
- III. Desarrollar e impulsar la Medicina de Aviación para coadyuvar con la seguridad operacional.

Artículo 5. Los requisitos psicofísicos son aquellas características y criterios médicos que, el personal técnico-aeronáutico o aspirantes, debe satisfacer en la evaluación médica, con el fin de determinar la aptitud o no aptitud, de conformidad con la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.

Asimismo, los requisitos psicofísicos deben considerar los factores de riesgo a la salud, que por sí solos no constituyen propiamente una enfermedad.

TÍTULO TERCERO
De la Evaluación Médica al Personal Técnico-Aeronáutico y Aspirantes

CAPÍTULO I
Disposiciones Generales

Artículo 6. Corresponde a la Agencia determinar, actualizar, o modificar los requisitos psicofísicos de la evaluación médica, de acuerdo con los avances médicos, técnicos y regulatorios que la ciencia médica y aeronáutica genere.

La actualización a que refiere el párrafo anterior no deberá exceder por más de cinco años, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.

Artículo 7. La evaluación médica a la persona solicitante constituye un requisito para obtener la licencia, autorización o permiso y demuestra que ésta satisface los requisitos médicos de aptitud psicofísica para el ejercicio de sus funciones.

La evaluación médica, según las funciones a realizar, se clasifica en tres clases:

- I. Clase 1, es la evaluación de la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o permisos de:
 - a) Persona piloto comercial de aeronave de ala fija o de helicóptero;
 - b) Persona piloto de transporte público ilimitado de aeronave de ala fija o de helicóptero;
 - c) Persona piloto de aerostato comercial de vuelo libre o dirigido, y
 - d) Persona piloto de aeronaves ultraligeras comerciales;
- II. Clase 2, es la evaluación de la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o permisos de:
 - a) Persona piloto privado de aeronave de ala fija o de helicóptero;
 - b) Persona piloto agrícola de aeronave de ala fija o de helicóptero;
 - c) Persona piloto de aerostato privado de vuelo libre o dirigido;
 - d) Persona piloto privado de aeronaves ultraligeras, y
 - e) Persona piloto de planeador, y
- III. Clase 3, es la evaluación de la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias, autorizaciones o permisos de:
 - a) Personal de tierra;
 - b) Persona piloto de sistema de aeronave pilotada a distancia;
 - c) Persona sobrecargo, y
 - d) Personal médico que intervenga en el Sistema de Medicina de Aviación Civil para cumplir con los requisitos de su adiestramiento.

Artículo 8. Las personas aspirantes deben realizar la evaluación médica de la clase acorde a la licencia o autorización que pretendan obtener.

Artículo 9. El personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes para la evaluación médica y expedición del Certificado de Aptitud Psicofísica están obligados a entregar lo siguiente:

- I. Carta de consentimiento informado signada por la persona interesada o cuando sean menores de edad por sus representantes legales, así como de dos testigos;
- II. Una declaración de salud firmada, la cual debe elaborarse de acuerdo con los formatos que establezca la Agencia y las disposiciones técnico-administrativas emitidas para tal efecto, y
- III. Autorización de posesión y uso de datos personales, así como de la información médica que se emplee en el Sistema de Medicina de Aviación Civil, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 10. Las personas médicas examinadoras autorizadas al detectar una declaración de salud falsa deben dar aviso a la Agencia, para los efectos que correspondan.

Artículo 11. El Certificado de Aptitud Psicofísica emitido para la clase 1, podrá avalar la aptitud psicofísica para las clases 2 y 3, así como la de la clase 2 podrá avalar la clase 3.

El Certificado de Aptitud Psicofísica clase 3, para el tipo de licencia de persona sobrecargo, solo es válido para ese tipo de licencia dentro de la misma clase 3 y no podrá ser empleado para los otros tipos de licencia que se prevén en dicha clase.

Artículo 12. La evaluación médica puede ser:

- I. Inicial: cuando se practica a personas aspirantes; a solicitantes de una licencia o autorización que no hayan sido evaluados con anterioridad; al personal técnico-aeronáutico que desee cambiar de clase 3 a clase 2 o 1, o de clase 2 a 1, o en el caso de la persona sobrecargo cuando pretenda cambiar a cualquier licencia o autorización de las clases 3, 2 o 1;
- II. Renovación o periódica: cuando se realiza al personal técnico-aeronáutico para verificar el cumplimiento de los requisitos psicofísicos, de acuerdo con la periodicidad que establezca la Agencia o en los casos que ésta determine expresamente;
- III. Revaloración: cuando a solicitud de la persona médica examinadora o del solicitante se practica una nueva evaluación médica al solicitante que no haya acreditado los requisitos médicos establecidos en una evaluación médica o no se encuentre conforme con el resultado de dicha evaluación y, por tanto, se determinó su no aptitud psicofísica o el rechazo de su Certificado de Aptitud Psicofísica por parte de la Agencia.

La revaloración también aplica cuando el personal técnico-aeronáutico pretenda incorporarse a sus funciones posterior a estar sometido a condiciones médicas temporales que reduzcan su condición psicofísica o en los casos que la Agencia detecte una reducción de su condición psicofísica y el personal técnico-aeronáutico considera que están tratados o resueltos.

Los requisitos psicofísicos que se aplicarán para la evaluación médica serán los que correspondan al tipo y clase de evaluación que generó la revaloración, y

- IV. Post accidente: cuando se realiza a petición de la Agencia para verificar el cumplimiento de los requisitos psicofísicos en el personal técnico-aeronáutico que haya estado involucrado en algún accidente o incidente de aviación. Los requisitos psicofísicos que se aplicarán para la evaluación médica serán los que correspondan al tipo de licencia que posea.

Artículo 13. En la evaluación médica se debe exigir que toda persona solicitante esté exenta de cualquier:

- I. Deformidad congénita o adquirida;
- II. Incapacidad activa o latente, aguda o crónica;
- III. Herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica, y
- IV. Efecto o efecto secundario de cualquier medicamento terapéutico, diagnosticado o preventivo, prescrito o no prescrito, que tome y sea susceptible de causar alguna deficiencia funcional que probablemente interfiera con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

El personal médico debe poner atención especial en el uso de hierbas medicinales o las modalidades de tratamientos alternativos con respecto a los posibles efectos secundarios.

Artículo 14. La evaluación médica del personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes únicamente será realizada por las personas médicas evaluadoras, personas médicas examinadoras y personas médicas examinadoras autorizadas, quienes deben contar con nombramiento o autorización, según corresponda, vigente.

La evaluación médica debe observar lo siguiente:

- I. El nivel de aptitud psicofísica que debe tenerse para la renovación de la evaluación médica será el mismo que aquél para la evaluación inicial, excepto cuando la Agencia determine expresamente la aplicación de otros requisitos psicofísicos;
- II. La evaluación médica para todas las clases debe comprender lo siguiente:
 - a) Historia clínica;
 - b) Examen médico general;
 - c) Exploración oftalmológica: agudeza visual, discriminación de color, fondo de ojo, campimetría, y otros cuando el personal médico lo determine;
 - d) Examen auditivo: agudeza auditiva, función vestibular y equilibrio, y otros cuando el personal médico lo determine;
 - e) Exploración otorrinolaringológica: otoscopia, exploración de cuello, nariz y senos paranasales, y otros cuando el personal médico lo determine;
 - f) Exploración neumológica: inspección, palpación, percusión, auscultación de ambos hemitórax, y otros cuando el personal médico lo determine;

- g) Exploración cardiológica: inspección, palpación, percusión, auscultación del área, y otros cuando el personal médico lo determine;
 - h) Valoración psiquiátrica: antecedentes psiquiátricos y entrevista;
 - i) Valoración y estudio psicológico;
 - j) Estudios de gabinete: radiografía de tórax, electrocardiograma de 12 derivaciones, audiometría, y otros cuando el personal médico lo determine, y
 - k) Estudios de laboratorio: examen general de orina, hemoglobina glucosilada, biometría hemática, química sanguínea de 6 elementos, examen de detección de sustancias psicoactivas, prueba de detección de Virus de Inmunodeficiencia Humana y otros cuando el personal médico lo determine, y
- III. Realizar el interrogatorio médico de antecedentes de incapacitación durante el vuelo, así como de otros padecimientos que puedan causar un riesgo médico aumentado.

Artículo 15. La Agencia, para constatar el resultado de la evaluación médica, debe emitir el Certificado de Aptitud Psicofísica, el cual debe contener el resultado de la aptitud psicofísica correspondiente y será entregado a la persona solicitante.

En el Certificado de Aptitud Psicofísica y en la licencia correspondiente debe anotarse cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.

Artículo 16. La evaluación médica debe llevarse a cabo en los casos siguientes:

- I. Al solicitar, renovar o recuperar cualquier tipo de licencia, permiso o autorización;
- II. Para expedir el Certificado de Aptitud Psicofísica;
- III. Al detectarse cualquier alteración psicofísica;
- IV. Después de ocurrir un accidente o incidente aéreo;
- V. Cuando las personas médicas examinadoras soliciten la revaloración médica, y
- VI. Cuando así lo determine la Agencia.

Artículo 17. Las personas titulares de permisos, autorizaciones, licencias o certificado de capacidad expedidos u otorgados por la Agencia, en el momento en que tengan conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles desempeñar debidamente y en condiciones de seguridad sus funciones, deberán notificarlo a la Agencia.

Artículo 18. Los audiómetros que se empleen en la evaluación médica de la persona solicitante deben someterse a ensayos periódicos y el calibrado de éstos debe ser corregido según sea requerido por el fabricante. La referencia cero para la calibración de los audiómetros de tono puro se realizará en términos de las disposiciones técnico-administrativas, las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas, incluidas las internacionales, aplicables.

Artículo 19. La primera evaluación médica debe comprender una radiografía de tórax postero-anterior. En las evaluaciones médicas posteriores no será necesario realizarla, salvo que así lo determine la Agencia.

CAPÍTULO II

Autorizaciones

Artículo 20. Los requisitos y los procedimientos para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo 6 Bis, fracción XXXII, de la Ley, respecto de personas morales y unidades administrativas, se establecerán en las disposiciones técnico-administrativas correspondientes, las cuales deben ajustarse conforme a lo previsto en la Ley, este reglamento y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 21. El personal médico que forma parte del Sistema de Medicina de Aviación Civil debe contar con los requisitos generales siguientes:

- I. Ser mexicano;
- II. Contar con identificación oficial vigente;
- III. Título y cédula profesional como médico cirujano;
- IV. No estar inhabilitado para ejercer el comercio, y no haya sido condenado por delito doloso que amerite pena privativa de libertad de más de un año de prisión o por delitos patrimoniales, contra la propiedad o la salud, cualquiera que haya sido la pena;

- V. No contar con antecedentes de revocación, suspensión o retiro de autorización por actos deshonestos en la práctica de la evaluación médica del personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes;
- VI. Comprobar la debida instrucción en Medicina de Aviación, mediante constancias o certificados de estudios en Medicina de Aviación o Medicina Aeroespacial, de conformidad con lo que establezca la Agencia, y
- VII. Los demás que determine la Agencia.

Artículo 22. Para la autorización del personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas que efectúe la evaluación médica, además de los requisitos generales previstos en el artículo 21 de este reglamento, debe presentar lo siguiente:

- I. Solicitud de autorización en la función, de conformidad con la Ley, este reglamento y las disposiciones técnico-administrativas correspondientes;
- II. Cédula profesional de especialidad médica en Medicina Aeroespacial;
Cuando no cuente con la especialidad a que se refiere el párrafo anterior, debe tener una especialidad en medicina interna, neurología, cardiología, neumología, gastroenterología, endocrinología, nefrología y cualquier otra que ostente, al menos un año de estudios en medicina interna comprobable, mediante constancia o documento reconocido por la Secretaría de Educación Pública y emitido por la institución educativa donde cursó dichos estudios, y
- III. Las demás que determine la Agencia.

Artículo 23. La Agencia, para evaluar los informes médicos elaborados por las personas médicas examinadoras o las personas médicas examinadoras autorizadas, así como evaluar las actividades, competencias, capacitación y adiestramiento que realicen dichas personas médicas examinadoras, debe contar con personas médicas evaluadoras, las cuales, además de los requisitos generales, deben presentar lo siguiente:

- I. Cédula profesional de especialidad médica en Medicina Aeroespacial reconocida por la Secretaría de Educación Pública o en su defecto demostrar la cualificación profesional correspondiente.
Corresponde a la Agencia, de acuerdo con la necesidad de contar con personas médicas evaluadoras, emitir la cualificación profesional, la cual se puede obtener al cubrir alguna de las opciones siguientes:
 - a) La persona médica examinadora de la Agencia que haya ejercido esta función durante al menos dos años, siempre y cuando:
 - 1. Cuente con especialidad médica o estudios de posgrado demostrables con cédula profesional expedida por la Secretaría de Educación Pública;
 - 2. No haya tenido observaciones de relevancia con anterioridad a su nombramiento, y
 - 3. Contar con la capacitación y adiestramiento de conformidad con lo establecido por la Agencia, en términos de las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
 - b) La persona médica examinadora de la Agencia que haya ejercido esta función durante al menos tres años, siempre y cuando:
 - 1. Cuente con un diplomado o curso de al menos 120 horas comprobables en Medicina Aeroespacial, Medicina de Aviación o Medicina Aeronáutica, con validez oficial;
 - 2. No haya tenido observaciones de relevancia con anterioridad a su nombramiento, y
 - 3. Contar con la capacitación y adiestramiento de conformidad con lo establecido por la Agencia, en términos de las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
 - c) La persona inspectora verificadora aeronáutica-médica evaluadora que haya ejercido esta función durante al menos un año, siempre y cuando:
 - 1. No haya tenido observaciones de relevancia con anterioridad a su nombramiento, y
 - 2. Contar con la capacitación y adiestramiento de conformidad con lo establecido por la Agencia, en términos de las disposiciones técnico-administrativas aplicables, y

d) El personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas que haya ejercido esta función durante tres años, siempre y cuando:

1. Cuente con un año de experiencia como persona médica examinadora en la Agencia;
2. No haya tenido observaciones de relevancia durante su autorización como persona médica examinadora y no cuente con antecedentes de revocación, y
3. Contar con la capacitación y adiestramiento de conformidad con lo establecido por la Agencia, en términos de las disposiciones técnico-administrativas aplicables, y

II. Las demás que determine la Agencia.

Artículo 24. La Agencia debe nombrar a la persona inspectora verificadora aeronáutica-médica evaluadora de entre su personal de médicos evaluadores, para lo cual debe considerar su capacitación profesional y experiencia.

El número de personas inspectoras verificadoras aeronáuticas-médicas evaluadoras se determina de acuerdo con las necesidades y las disposiciones técnico-administrativas que establezca la Agencia.

Artículo 25. El personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas será autorizado de conformidad con la Ley, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas que para tal efecto emita la Agencia.

CAPÍTULO III

Procedimiento de Flexibilidad y Revaloración

Artículo 26. La Agencia debe dar resolución a las peticiones de flexibilidad y revaloración que soliciten las personas médicas examinadoras o las personas médicas examinadoras autorizadas, ya sea por sí o a petición del personal técnico-aeronáutico, derivadas de la condición de la aptitud psicofísica o del informe de rechazo del Certificado de Aptitud Psicofísica.

Artículo 27. En el caso de que la persona interesada no satisfaga los requisitos médicos establecidos por la Agencia respecto a determinada licencia o autorización, no se expedirá ni renovará el Certificado de Aptitud Psicofísica, salvo que se cumplan con las condiciones siguientes:

- I. Que el dictamen médico acreditado indique, que en circunstancias especiales la falta de cumplimiento por parte de la persona solicitante de cualquier requisito, es tal que no es probable que el ejercicio de las funciones de la licencia o autorización solicitada ponga en peligro la seguridad de vuelo;
- II. Que la persona solicitante cuente con la debida idoneidad profesional, pericia y experiencia, considerando las condiciones de operación, y
- III. Que se inscriba en el Certificado de Aptitud Psicofísica y en la licencia o autorización, cualquier limitación o condición especial cuando el desempeño seguro de las funciones de la persona titular de la licencia o autorización dependa del cumplimiento de tal limitación o condición.

Artículo 28. El procedimiento de flexibilidad en la evaluación médica debe permitir probar que una persona puede ejercer las funciones de una licencia o autorización, con la imposición o no de determinadas limitaciones a las actividades a realizar, sin que se afecte la seguridad operacional de vuelo.

El procedimiento de flexibilidad no puede pasar por alto una deficiencia o discrepancia en la evaluación médica.

Artículo 29. El procedimiento de flexibilidad médica sólo puede aplicarse al personal técnico-aeronáutico a solicitud de éste, a través de la persona médica examinadora o la persona médica examinadora autorizada y limitado a los casos excepcionales.

La Agencia determinará la pericia y experiencia del personal técnico-aeronáutico que podrá ser sometido al procedimiento de flexibilidad médica, a solicitud de la persona médica evaluadora, conforme a las disposiciones técnico-administrativas que para tal efecto emita.

La aplicación del procedimiento de flexibilidad médica no implica que se emitirá un resultado favorable para el personal técnico-aeronáutico.

Artículo 30. Cuando la persona interesada solicite el procedimiento de flexibilidad médica, la persona médica examinadora o la persona médica examinadora autorizada debe presentar a la Agencia la información médica y técnica que acredite lo siguiente:

- I. Que la persona solicitante no reúne las condiciones psicofísicas exigidas para realizar sus funciones;
- II. Los motivos por los cuales se considera que no se afecta la seguridad operacional, y
- III. La capacidad profesional, pericia y experiencia del personal técnico-aeronáutico que la solicite, de acuerdo con las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.

Artículo 31. La Agencia, para la aplicación del procedimiento de flexibilidad médica, debe contar con personas médicas especialistas en las diferentes ramas de la ciencia médica, personas médicas evaluadoras, personas inspectoras en las distintas disciplinas aeronáuticas y, en caso de ser necesario, debe establecer el mecanismo administrativo para acceder a personas especialistas en Medicina de Aviación o Aeroespacial o de otras especialidades con las que no se cuente, de instituciones públicas nacionales, para realizar pericias en materia de medicina de aviación civil en los casos particulares. La resolución final será determinada por la Agencia.

Artículo 32. La Agencia, para la aplicación del procedimiento de flexibilidad médica, debe contar con el Comité Técnico Especializado en Medicina de Aviación y para la emisión de la resolución de dicho procedimiento, se elaborará el dictamen médico acreditado.

El procedimiento de flexibilidad médica y el Comité Técnico Especializado en Medicina de Aviación se sujetarán a lo dispuesto en las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.

Artículo 33. La persona servidora pública de la Agencia que tiene a su cargo el Sistema de Medicina de Aviación Civil es la responsable de emitir la resolución final del procedimiento de flexibilidad médica, con auxilio del Comité Técnico Especializado en Medicina de Aviación o de los comités que se conformen.

Artículo 34. Cuando el personal técnico-aeronáutico o las personas aspirantes obtengan un resultado no satisfactorio o no apto en su evaluación médica y al no estar de acuerdo con este resultado o cuando llegare a recuperarse del padecimiento que haya dado origen ese resultado, podrá solicitar a la Agencia la revaloración a través de la persona médica examinadora o de la persona médica examinadora autorizada.

Artículo 35. Las revaloraciones a que se refiere el presente reglamento solo pueden ser efectuadas por la Agencia, a través de las personas médicas examinadoras o de las personas médicas evaluadoras, en los plazos, modos y condiciones que la Agencia determine.

Artículo 36. Las personas médicas examinadoras y las personas médicas examinadoras autorizadas, al encontrarse casos que ameriten aplicar el procedimiento de flexibilidad médica o revaloración, o cuando éstos sean solicitados por las personas aspirantes o por el personal técnico-aeronáutico, deberán ser turnados a la Agencia, con la información médica que ésta determine.

La Agencia debe analizar y determinar si procede aplicar el procedimiento correspondiente o puede ser resuelto a través de la persona médica evaluadora, en los plazos y términos que la Agencia determine.

En caso de que la Agencia tenga conocimiento de que el personal técnico-aeronáutico, sometido a un procedimiento de flexibilidad médica, a una evaluación técnica de desempeño o a un dictamen médico acreditado con anterioridad y, ya no cumpla con las habilitaciones impuestas, será necesario someterlo nuevamente a un procedimiento de flexibilidad médica, a petición de la persona interesada.

CAPÍTULO IV

Revisión del Informe de Reconocimiento Médico

Artículo 37. La Agencia es la responsable de vigilar las evaluaciones médicas y los Certificados de Aptitud Psicofísica, así como evaluar los informes de los reconocimientos médicos, a través de las personas médicas evaluadoras.

Artículo 38. Las personas médicas examinadoras o las personas médicas examinadoras autorizadas, al término de la evaluación médica, deben realizar un informe de reconocimiento médico, el cual debe ser entregado de forma física o digital a la Agencia, en los plazos y términos que se establezcan en las disposiciones técnico-administrativas.

Artículo 39. Todo informe de reconocimiento médico debe presentarse y cumplir con los criterios establecidos por la Agencia. Dicho informe debe contener, por lo menos:

- I. La autorización por parte de la persona solicitante de que su informe de reconocimiento médico se entregue y conserve por la Agencia;
- II. La identificación de la persona médica examinadora o del personal médico de la persona médica examinadora autorizada que realizó la evaluación médica, con el nombre completo, cédula profesional y firma, y
- III. Las demás que especifique la Agencia en las disposiciones técnico-administrativas.

CAPÍTULO V

Requisitos Médicos Relativos al Personal Técnico-Aeronáutico y a las Personas Aspirantes

Artículo 40. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes deben firmar y presentar a las personas médicas examinadoras o al personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas una declaración en la que deben indicar si se han sometido con anterioridad a algún reconocimiento análogo y, en caso afirmativo, la fecha, el lugar y el resultado del último reconocimiento. Las personas solicitantes deben dar a conocer a las personas médicas examinadoras o al personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas si con anterioridad les fue denegada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y, en caso afirmativo, señalar el motivo de dicha denegación, revocación o suspensión.

Artículo 41. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes que soliciten evaluaciones médicas para obtener las clases 1, 2 y 3 deben cumplir, por lo menos, con los requisitos médicos siguientes:

- I. Auditivos y de otorrinolaringología:
 - a) La persona solicitante debe demostrar que posee una percepción auditiva suficiente para ejercer con seguridad las funciones que la licencia, autorización o permiso y sus capacidades le confieren;
 - b) La persona solicitante debe ser objeto de una prueba de audiometría de tono puro, tanto en la evaluación médica inicial como cada vez que renueve su Certificado de Aptitud Psicofísica o cuando lo determine la Agencia de acuerdo con el tipo de clase;
 - c) Las personas solicitantes de una evaluación médica inicial deben presentar una audiometría tonal con registro audiológico hasta de 20 decibeles en las frecuencias del lenguaje de 125 a 8000 Hertz, con una desviación o caída máxima de 30 decibeles en las frecuencias de 125, 500, 1000, 2000, 3000 y 4000 Hertz y de 50 decibeles a 8000 Hertz;
 - d) El personal técnico-aeronáutico que solicite una evaluación médica de renovación o periódica debe presentar una audiometría tonal con registro audiológico hasta de 20 decibeles en las frecuencias del lenguaje de 125 a 4000 Hertz, con una desviación o caída máxima de 35 decibeles en las frecuencias de 125, 500, 1000 o 2000 Hertz, así como una desviación o caída máxima de 50 decibeles en la frecuencia de 3000 y 4000 Hertz;
 - e) En las tripulaciones de vuelo, en general no se acepta el uso de audífonos personales o auxiliares auditivos durante el vuelo. Por tal motivo la evaluación de dicho uso solo aplicará en la evaluación médica de renovación o periódica del personal técnico-aeronáutico de clase 3. Este personal podrá ser apto, siempre que reúna los requisitos auditivos señalados en esta fracción con el uso de dichos dispositivos y firme una carta responsiva en la que acepta continuar en el puesto laboral a pesar de tener ya daño auditivo;
 - f) La persona solicitante no debe presentar anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras y cavidades conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y sus capacidades;
 - g) No debe existir en cada oído:
 1. Ningún trastorno de las funciones vestibulares;
 2. Ninguna disfunción significativa de las trompas de Eustaquio, y
 3. Perforación alguna sin cicatrizar de la membrana de los tímpanos;
 - h) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas que afecten negativamente la ventilación de senos paranasales, oído medio y nariz, así como la función de la nariz, incluido el olfato;
 - i) La persona solicitante no debe presentar ninguna malformación anatómica ni enfermedad de la cavidad bucal, laringe o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a la licencia, autorización o permiso y sus capacidades;

- j) La persona solicitante que sufre de una disfunción maxilofacial, tartamudez, disartria u otros defectos del habla o palabra claramente articulada, lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral directamente o por medio de instrumentos y aparatos de comunicación aeronáutica, será considerada no apta;
 - k) La persona solicitante, si es necesario, puede someterse a otros estudios y tratamientos menores, entre otros, estudios de gabinete, de laboratorio, o extracciones o tratamientos dentales, con el objeto de realizar una evaluación médica objetiva, en los casos que así determine la Agencia, y
 - l) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas de garganta incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, permiso o autorización le confiere;
- II. Sistema nervioso:**
- a) La persona solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico comprobado de ninguna de las siguientes afecciones:
 1. Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso;
 2. Trastornos convulsivos o epilepsia;
 3. Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa, o que siendo ésta comprobada, no sea tratable al grado de eliminarse tal riesgo;
 4. Trastornos neurológicos que produzcan pérdida del equilibrio, sensibilidad y fuerza muscular o de la coordinación neuromuscular;
 5. No haber sufrido ningún traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos a cualquier plazo probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso, y
 6. No debe presentar condiciones patológicas de cualquier etiología del sistema nervioso central o periférico, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere, y
 - b) No debe presentar secuelas clínicas o anomalías en estudios de gabinete de procesos congénitos perinatales, vasculares, infecciosos, degenerativos o postraumáticos del sistema nervioso central o nervios periféricos, que produzcan alteraciones de las funciones cerebrales, sensitivas-motoras o susceptibilidad para incremento de la prevalencia de trastornos convulsivos incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia o permiso le confiere;
- III. Sistema respiratorio:**
- a) La persona solicitante no debe tener ninguna afección broncopulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que, probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia;
 - b) La persona solicitante que padezca enfermedad respiratoria obstructiva crónica será considerada no apta;
 - c) La persona solicitante que padece de asma acompañada de síntomas que podrían ser significativos durante las operaciones aéreas, o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia, será considerada no apta;
 - d) El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a la licencia, permiso o autorización y las capacidades de la persona solicitante;
 - e) La persona solicitante que padece de tuberculosis u otra infección pulmonar activa, será considerada no apta;
 - f) La persona solicitante que presente lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso o secuelas menores de infecciones previas, puede ser considerada apta, después de un estudio detallado de acuerdo con lo que determine la Agencia;

- g) La persona solicitante que presente neumotórax no resuelto, enfermedad bullosa y otras que afecten la elasticidad pulmonar y la función respiratoria, será considerada no apta;
- h) La persona solicitante no debe presentar antecedentes personales patológicos ni diagnóstico clínico de neumopatías intersticiales, difusas, de cualquier causa a menos que su condición haya sido objeto de investigación y evaluación médica basada en evidencia, de acuerdo con lo que determine la Agencia, que no interfiera o pueda interferir con el ejercicio seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- i) La persona solicitante no debe presentar diagnóstico clínico de síndrome de apnea del sueño. A menos que su condición haya sido objeto de investigación y evaluación médica basada en evidencia, de acuerdo con lo que determine la Agencia y que se llegue a la conclusión que la condición médica no interfiere o puede interferir con el ejercicio seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere, y
- j) La persona solicitante con antecedente patológico de la enfermedad por coronavirus COVID-19 debe ser sometida a una evaluación médica dirigida a encontrar posibles secuelas, de conformidad con lo que establezca la Agencia;

IV. Sistema cardiovascular:

- a) La persona solicitante no debe presentar ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y sus capacidades;
- b) La persona solicitante portadora de enfermedad coronaria, a quien se le ha realizado un tratamiento de revascularización, mediante métodos quirúrgicos, injertos, by pass arteriales, venosos o procedimientos intervencionistas con o sin implantación de stent, con o sin infarto, o aquellos que tienen cualquier otro trastorno miocárdico, valvular, o enfermedad anatómico-funcional cardíaca, que potencialmente pueda provocar incapacitación, será considerada no apta;
- c) La persona solicitante, sin importar su edad, se le debe realizar la electrocardiografía de reposo como parte de la exploración médica cardiovascular. Este estudio debe incluirse en todas las evaluaciones médicas;
- d) La electrocardiografía de esfuerzo se realizará en las personas solicitantes de acuerdo con las guías internacionales actualizadas y a lo que establezca la Agencia;
- e) La presión arterial debe estar comprendida dentro de los límites aceptables conforme a los parámetros de óptima, normal y frontera, establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente, así como en las guías médicas aplicables;
- f) El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial sistémica cuyo uso, según determine la Agencia, sea incompatible con el ejercicio de las funciones correspondientes a la licencia, autorización y permiso y las capacidades de la persona solicitante, será considerada no apta;
- g) La hipertensión arterial sistémica grado o etapa II y superiores, en tratamiento farmacológico efectivo, mantiene su riesgo residual crónico y agudo y debe ser incluida en el riesgo cardiovascular de la persona solicitante;
- h) El sistema cardiovascular no debe presentar ninguna anomalía funcional o estructural significativa;
- i) El tabaquismo, el sedentarismo, la obesidad y la dislipidemia deben ser examinados periódicamente, por ser factores de aumento de riesgo cardiovascular;
- j) Cualquier enfermedad cardiocirculatoria que tenga indicada o requiera una intervención o cirugía cardiovascular, en especial aquella que incluya la instalación de elementos artificiales o reemplazo protésico de órganos o tejidos que implique riesgo de síncope, insuficiencia cardíaca, arterial o venosa, de complicaciones de la misma prótesis o cualquier otra causa que pueda interferir en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a la licencia, autorización o permiso y las capacidades de la persona solicitante, será considerada no apta;
- k) La persona solicitante con prescripción de medicamentos anticoagulantes será considerada no apta;
- l) La persona solicitante no debe presentar diagnóstico de insuficiencia cardíaca;

- m) La persona solicitante no debe contar con trastornos del ritmo o de la conducción cardiaca que representen riesgo de eventos cardiovasculares súbitos, síncope o muerte;
 - n) La persona solicitante no debe presentar lesiones vasculares arteriales o venosas, anatómicas o funcionales, que representen riesgo de isquemia, embolismo pulmonar o sistémico, insuficiencia cardiaca o cualquier afectación que ponga en riesgo la seguridad operacional;
 - o) La persona solicitante no debe presentar prótesis valvulares;
 - p) La persona solicitante que sea portadora o requiera el uso de marcapasos, será considerada no apta;
 - q) La persona solicitante que reciba un trasplante cardiaco, será considerada no apta;
 - r) La persona solicitante no debe presentar diagnóstico clínico de miocardiopatías primarias o secundarias;
 - s) La persona solicitante no debe presentar diagnóstico clínico de cardiopatía isquémica en la evaluación médica inicial, y
 - t) En casos de enfermedad coronaria conocida en el personal técnico-aeronáutico, se debe evaluar de forma individual los casos de cardiopatía isquémica con función ventricular normal, sin isquemia miocárdica residual o activa, sin trastornos del ritmo y que no representen riesgo de eventos súbitos cardiovasculares, de acuerdo con lo que determine la Agencia. En los casos donde se obtenga un apto, la Agencia determinará las observaciones y restricciones para el ejercicio de sus funciones, las cuales deben anotarse en el Certificado de Aptitud Psicofísica y en la licencia, autorización o permiso correspondiente;
- V. Sistema hematopoyético y linfático:
- a) La persona solicitante que padece de enfermedades hematológicas o del sistema linfático será considerada no apta en la evaluación médica inicial;
 - b) El personal técnico-aeronáutico que presenta problemas hematológicos o del sistema linfático, debe considerarse en forma individual atendiendo al problema, sus causas e historia natural y será objeto de una investigación adecuada;
 - c) La persona solicitante no debe presentar alteración de la coagulación sanguínea de cualquier etiología, que comprometa el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - d) El personal técnico-aeronáutico no debe presentar anemia, independientemente de su etiología. La persona con una concentración de hemoglobina por debajo de los 13 gramos por litro en caso de hombres o 12 gramos por litro para mujeres, será considerada no apta. En caso de detección de anemia deberá registrarse en el expediente clínico y será motivo de estudio y seguimiento;
 - e) Las personas solicitantes que padezcan el Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA), deben sujetarse a lo previsto en las disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia;
 - f) La persona solicitante que es seropositivo con respecto al Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) puede ser considerada apta si, de una investigación inmunológica y neurológica completa, no surge prueba alguna de enfermedad clínica, asociación con otro estado patológico o manifestación de efectos secundarios por el tratamiento aplicado que afecten la seguridad de las operaciones, y
 - g) La persona solicitante con trasplante de células puede ser considerada apta si la Agencia determina que no pone en riesgo la seguridad operacional;
- VI. Estomatológicos, aparato digestivo y pared abdominal:
- a) La persona solicitante no debe presentar alteración orgánica o funcional, aguda o crónica, de la cavidad oral u órganos dentarios que afecten la función normal o que puedan agravarse durante el vuelo, o bien, interferir con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - b) La persona solicitante no debe presentar proceso inflamatorio o infeccioso en órganos dentarios o tejidos blandos que puedan progresar o agravarse durante el desempeño de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;

- c) La persona solicitante no debe presentar órganos dentarios, incluidos o retenidos en maxilares, que interfieran o puedan interferir con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- d) La persona solicitante no debe presentar órganos dentarios con tratamientos inconclusos de conductos radiculares, órganos dentarios con exposición pulpar, ni presentar extracción de piezas dentarias con menos de 72 horas de haberse realizado el procedimiento odontológico;
- e) La persona solicitante que presente deficiencias anatómico-funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos, será considerada no apta;
- f) La persona solicitante debe estar completamente libre de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación;
- g) La persona solicitante que presente secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que a criterio de la Agencia probablemente causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, será considerada no apta, y
- h) La persona solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el sistema digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de tránsito en cualquiera de estos órganos, deberá considerarse como no apta hasta que la Agencia conozca los detalles de la dicha operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo;

VII. Genitourinarios y obstétricos:

- a) La persona solicitante que padece de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez, compresión o urolitiasis, será considerada no apta;
- b) La evaluación médica debe comprender un análisis de orina y toda anomalía será objeto de una investigación clínica de conformidad con las buenas prácticas y al criterio médico;
- c) La persona solicitante que se le haya practicado una nefrectomía será considerada no apta, a menos que la nefrectomía esté bien compensada funcionalmente por el riñón nativo in situ;
- d) La persona solicitante portadora de trasplante renal, sin complicaciones de rechazo o de otra enfermedad del órgano trasplantado, con apropiada función renal y buena tolerancia al tratamiento médico permanente, podrá ser considerada apta, siempre que se estime que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso;
- e) La persona solicitante con cólico renal será considerada no apta;
- f) La persona solicitante que padece de enfermedad renal o genitourinaria será considerada no apta, a menos que una investigación clínica haya revelado que no existe insuficiencia renal y que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso;
- g) La persona solicitante que padece trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y sus capacidades, será considerada no apta;
- h) Las personas solicitantes que estén embarazadas serán consideradas aptas, siempre y cuando demuestren un control regular médico y presenten bajo riesgo del embarazo y sin complicaciones. Asimismo, pueden ser consideradas aptas desde el fin de la decimosegunda semana hasta el fin de la vigesimosexta semana del período de gestación;
- i) La persona solicitante después del parto o cesación del embarazo no se permitirá que ejerza las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso, hasta que no se someta a una nueva evaluación ginecológica y la Agencia determine que puede ejercer de forma segura las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso o capacidades, de conformidad con las mejores prácticas médicas y las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
- j) La persona solicitante no debe presentar alteraciones ginecológicas u obstétricas incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- k) La persona solicitante cuyo embarazo es de alto riesgo, será considerada no apta, y
- l) La persona solicitante con insuficiencia renal, será considerada no apta;

VIII. Sistema musculoesquelético y tegumentario:

- a) La persona solicitante no debe presentar ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que a criterio de la Agencia probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y sus capacidades;
- b) Cualquier secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, se debe realizar una evaluación funcional por personal médico especializado que determine la Agencia;
- c) La persona solicitante que haya sufrido una amputación total o parcial de cualquier extremidad, con repercusión funcional incompatible con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere, será considerada no apta;
- d) La persona solicitante discapacitada debe demostrar que puede compensar su discapacidad sin detrimento de la seguridad operacional, por lo que debe acreditar que es capaz de desempeñar sus funciones en forma satisfactoria, no sólo en condiciones normales de vuelo sino también ante una emergencia que pudiera suscitarse durante el vuelo, y en la evacuación de emergencia, y
- e) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas de piel y sus anexos de cualquier etiología, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;

IX. Neoplasias:

- a) La persona solicitante que padezca de una enfermedad neoplásica de cualquier origen será considerada no apta, salvo en los casos que después de una investigación clínica, no surja prueba alguna de enfermedad, asociación con otro estado patológico o manifestación de efectos secundarios por el tratamiento aplicado, que afecten la seguridad operacional, y
- b) La persona solicitante no debe presentar complicaciones derivadas del empleo de agentes quimioterapéuticos, terapia radioactiva u otra, que interfieran o puedan interferir con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere, y

X. Psiquiátricos y psicológicos:

- a) La persona solicitante no debe tener historia ni diagnósticos clínicos comprobados de:
 - 1. Trastorno mental orgánico;
 - 2. Trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas;
 - 3. Esquizofrenia, trastorno esquizotípico o delirante;
 - 4. Trastorno del humor afectivo;
 - 5. Trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatoforme;
 - 6. Síndrome de comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
 - 7. Trastorno bipolar y trastornos relacionados;
 - 8. Trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
 - 9. Trastorno de estrés postraumático;
 - 10. Trastornos adaptativos;
 - 11. Trastorno reactivo de la vinculación o trastorno del comportamiento social desinhibido;
 - 12. Trastornos con síntomas somáticos;
 - 13. Trastorno de conversión;
 - 14. Factores psicológicos que afectan a condiciones médicas o trastornos facticios;
 - 15. Retardo o retraso mental;
 - 16. Trastorno del desarrollo psicológico;
 - 17. Trastorno emocional o del comportamiento con aparición en la infancia o en la adolescencia;

18. Trastorno mental que no se ha especificado de otra manera, y
19. Todos aquellos trastornos que conforme a las mejores prácticas de la psiquiatría apoyada, de ser necesario, por la psicología clínica, implique riesgo y pueda impedirle ejercer con seguridad las funciones correspondientes a la licencia, autorización o permiso que solicita o posee;
- b) El conocimiento de lesiones auto-inferidas, intento de suicidio o conductas anormales repetitivas en cualquier momento de la vida de la persona solicitante, debidamente documentadas desde el punto de vista clínico, será considerada no apta;
- c) La persona solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, será considerada no apta;
- d) La persona solicitante no debe presentar trastornos de la personalidad, evitativo, dependiente u obsesivo-compulsivo, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- e) La persona solicitante no debe presentar trastornos de la personalidad y del comportamiento debidos a enfermedad, lesión o disfunción cerebral;
- f) La persona solicitante que emplee psicofármacos por prescripción médica que interfieran o puedan interferir con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere, serán consideradas no aptas;
- g) La persona solicitante no debe presentar, trastornos del sueño o vigilia o trastorno del control de impulsos y conductas disruptivas incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- h) La persona solicitante que presente trastornos neurocognitivos, como delirium o trastornos neurocognitivos severos y moderados, así como trastornos del neurodesarrollo, será considerada no apta;
- i) La persona solicitante que presente trastorno de ansiedad, trastornos disociativos de la personalidad, amnesia disociativa, fuga disociativa, trastorno de identidad o trastorno de despersonalización, será considerada no apta;
- j) En la evaluación médica deben utilizarse baterías de pruebas psicológicas estandarizadas, con el objeto de realizar el estudio completo de la personalidad, tamizaje de daño orgánico e inteligencia, preferentemente a través de la evaluación de orientación viso-espacial y posibles patologías adyacentes. Las pruebas deben ser complementadas con una entrevista clínica individual, de acuerdo con lo que determine la Agencia en las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
- k) La persona solicitante debe estar dispuesta a acreditar, en todo momento, a través de un examen de detección, que no consume sustancias psicoactivas. Al mismo tiempo, debe declarar si en alguna oportunidad estuvo expuesta al uso indebido de estas sustancias y aclarar su tratamiento, y
- l) En aquellos casos donde se ha tenido la evidencia de que la persona solicitante ha tenido un historial clínico de trastorno en la salud mental, se debe evaluar de manera periódica y sistemática su condición psicofísica de manera multidisciplinaria entre las especialidades que determine la Agencia.

Artículo 42. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes a la Clase 1, además de los requisitos señalados en el artículo 41 de este reglamento, deben cumplir con los siguientes:

I. Visuales:

- a) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las funciones que la licencia, autorización o permiso le confiere;
- b) La agudeza visual cercana, intermedia y lejana con o sin corrección debe ser de 20/30 en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser de 20/20. Cuando estos parámetros de agudeza visual sólo se pueden cumplir mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar a la persona solicitante como apta con la condición de que:
1. Use los lentes correctores mientras ejerce las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso que solicita o posee, y
 2. Tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las funciones que le confiere su licencia, autorización o permiso;

- c) Se podrá usar lentes de contacto siempre que:
 - 1. Los lentes sean monofocales y sin color;
 - 2. Los lentes se toleren bien, y
 - 3. Tenga a mano un par de lentes adecuados durante el ejercicio de las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso;
 - d) No se permite usar al mismo tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo;
 - e) Tener visión cromática normal. La persona solicitante con cualquier alteración de la visión cromática será considerada no apta debido a que compromete el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - f) Se debe examinar a la persona solicitante su capacidad de discriminación de colores, de manera monocular, mediante el uso de láminas pseudoisocromáticas, conforme a las indicaciones previstas en el instructivo respectivo. En caso de dudas, se podrán emplear las mejores prácticas internacionales y las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
 - g) La persona solicitante no debe presentar glaucoma, retinopatía diabética, retinopatía hipertensiva, o retinopatía de cualquier otra etiología;
 - h) La persona solicitante debe presentar campos visuales normales. En caso de detectar campos visuales menores de 70% será considerada no apta;
 - i) La persona solicitante que presente estereopsis o visión de profundidad mayor a 60 segundos de arco, obtenida a través de vectograma variable-gafas polarizadas, stereo test o pruebas similares, será considerada no apta;
 - j) La persona solicitante no debe presentar alteración de la motilidad de músculos oculares;
 - k) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas de cualquier etiología de los ojos o sus anexos, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - l) La persona solicitante no debe presentar cicatrices corioretinianas maculares que interfieran con la visión requerida;
 - m) La persona solicitante no debe presentar estrabismo, tropias o forias incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - n) La persona solicitante no debe presentar ptosis palpebral que interfiera con el eje visual;
 - o) Las personas aspirantes y personal técnico-aeronáutico que se hayan sometido a cirugía oftalmológica de refracción, serán consideradas aptas cuando reúnan los parámetros definidos en la presente fracción y las que determine la Agencia, y
 - p) Las personas solicitantes cuya agudeza visual sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea igual o mayor al 20/200 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, en cada evaluación médica de renovación siempre que sea igual o mayor a un año, y
- II. Metabólicos, de nutrición y del sistema endocrino:
- a) El diagnóstico, clasificación y riesgos para la salud de la obesidad de las personas aspirantes o personal técnico-aeronáutico, se determinará de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
 - b) La persona solicitante con trastornos del metabolismo y de la nutrición, que interfieran en el ejercicio de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso, será considerada no apta;
 - c) Se debe utilizar el índice de masa corporal ($IMC = \text{peso en kilogramos} / \text{talla en metros al cuadrado}$);
 - d) La persona aspirante en una evaluación médica inicial con diagnóstico de obesidad de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, será considerada no apta;

- e) El personal técnico-aeronáutico en una evaluación médica de renovación o periódica, con diagnóstico de obesidad grado II de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 35 kilogramo/metros al cuadrado, será considerada no apta;
- f) El personal técnico-aeronáutico en las evaluaciones médicas de renovaciones o periódicas, con diagnóstico de obesidad con valores superiores a los señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, con base en los factores de riesgo que tenga y a consideración de las personas médicas examinadoras o de las personas médicas examinadoras autorizadas, quienes podrán pedir algún estudio adicional que consideren de relevancia para descartar factores agravantes en el estado de salud, podrá ser considerada apta con las recomendaciones nutricionales que se emitan al respecto;
- g) La persona solicitante que presente dislipidemias severas que, pongan en riesgo la seguridad operacional serán consideradas no aptas, cuando la concentración de colesterol sérico sea mayor de 300 miligramos/decilitro o la de triglicéridos mayor a 500 miligramos/decilitro, y podrán ser motivo de estudios adicionales en caso de que se requiera;
- h) La persona solicitante no debe presentar antecedente patológico personal ni diagnóstico clínico de alteración orgánica o funcional de cualquier etiología de las glándulas de secreción interna incompatible con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- i) La persona solicitante que no se conoce como diabética debe presentar un estudio de glucosa sérica en ayuno inferior a 126 miligramos sobre/decilitro para ser considerada apta, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
- j) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 1 o 2 tratada con insulina, será considerada no apta;
- k) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 2 no tratada con insulina será considerada no apta, a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera adecuada con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y a sus capacidades.

La persona solicitante con diabetes mellitus tipo 2 debe ser evaluada de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables, y para considerar un control adecuado se debe demostrar valores de hemoglobina glucosilada menores a 7%;
- l) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores de hemoglobina glucosilada mayor a 8.5%, será considerada no apta y para aplicar el procedimiento de la revaloración deberá esperar al menos tres meses posteriores al estudio que generó la no aptitud, de conformidad con lo que establezca la Agencia;
- m) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores por encima del control adecuado, pero por debajo de 8.5%, podrá ser considerada apta, si demuestra no tener:
 1. Obesidad igual o superior al índice de masa corporal de 30 kilogramo/metros al cuadrado;
 2. Diagnóstico de hipertensión arterial sistémica;
 3. Antecedentes de enfermedad coronaria, y
 4. Antecedentes de tabaquismo;
- n) La persona solicitante que presente niveles de glucotoxicidad con valores de glucosa mayor o igual a 250 miligramos sobre/decilitro establecido en las disposiciones jurídicas aplicables al momento de realizar su evaluación, será considerada no apta, y
- o) La persona solicitante que padece hipertiroidismo o hipotiroidismo puede ser considerada apta tras mantenerse eutiroideos por al menos dos meses y que, de acuerdo con la Agencia, los fármacos usados sean bien tolerados y no impidan el desempeño de funciones sensibles para el mantenimiento de la seguridad operacional. Será necesario llevar el control endocrinológico mientras persista la enfermedad.

Artículo 43. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes a la Clase 2, además de los requisitos señalados en el artículo 41 de este reglamento, deben cumplir con los siguientes:

- I. Visuales:
 - a) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las funciones que la licencia, autorización o permiso le confiere;
 - b) Para la evaluación médica inicial, la agudeza visual cercana, intermedia y lejana con o sin corrección debe ser máximo de 20/30 en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser máximo de 20/20. Cuando estos parámetros de agudeza visual sólo se pueden cumplir mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar a la persona solicitante como apta con la condición de que:
 1. Use los lentes correctores mientras ejerce las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso que solicita o posee, y
 2. Tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las funciones que le confiere su licencia, autorización o permiso;
 - c) Para la evaluación médica de renovación, la agudeza visual cercana, intermedia y lejana con o sin corrección debe ser máximo de 20/40 en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser máximo de 20/30. Cuando estos parámetros de agudeza visual sólo se pueden cumplir mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar a la persona solicitante como apta con la condición de que observe lo previsto en los numerales 1 y 2 del inciso anterior;
 - d) Se podrá usar lentes de contacto siempre que:
 1. Los lentes sean monofocales y sin color;
 2. Los lentes se toleren bien, y
 3. Tenga a mano un par de lentes adecuados durante el ejercicio de las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso;
 - e) No se permite usar al mismo tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo;
 - f) Tener visión cromática normal. La persona solicitante con cualquier alteración de la visión cromática será considerada no apta debido a que compromete el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - g) Se debe examinar a la persona solicitante su capacidad de discriminación de colores, de manera monocular, mediante el uso de láminas pseudoisocromáticas, conforme a las indicaciones previstas en el instructivo respectivo. En caso de dudas, se podrán emplear las mejores prácticas internacionales y las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
 - h) La persona solicitante no debe presentar glaucoma, retinopatía diabética, retinopatía hipertensiva, o retinopatía de cualquier otra etiología;
 - i) La persona solicitante debe presentar campos visuales normales. En caso de detectar campos visuales menores de 70% será considerada no apta. La evaluación de los campos visuales se realizará mediante campimetría por confrontación o con los instrumentos que determine la Agencia;
 - j) La persona solicitante que presente estereopsis o visión de profundidad mayor a 60 segundos de arco, obtenida a través de vectograma variable-gafas polarizadas, stereo test o pruebas similares, será considerada no apta;
 - k) La persona solicitante no debe presentar alteración de la motilidad de músculos oculares;
 - l) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas de cualquier etiología de los ojos o sus anexos, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - m) La persona solicitante no debe presentar cicatrices corioretinianas maculares que interfieran con la visión requerida;

- n) La persona solicitante no debe presentar estrabismo, tropias o forias incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - o) La persona solicitante no debe presentar ptosis palpebral que interfiera con el eje visual;
 - p) Las personas aspirantes y personal técnico-aeronáutico que se hayan sometido a cirugía oftalmológica de refracción, serán consideradas aptas cuando reúnan los parámetros definidos en la presente fracción y las que determine la Agencia, y
 - q) Las personas solicitantes cuya agudeza visual sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea igual o mayor al 20/200 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, en cada evaluación médica de renovación siempre que sea igual o mayor a un año, y
- II. Metabólicos, de nutrición y del sistema endocrino:**
- a) El diagnóstico, clasificación y riesgos para la salud de la obesidad de las personas aspirantes o personal técnico-aeronáutico, se determinará de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
 - b) La persona solicitante con trastornos del metabolismo y de la nutrición, que interfieran en el ejercicio de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso, será considerada no apta;
 - c) Se debe utilizar el índice de masa corporal (IMC = peso en kilogramos/talla en metros al cuadrado);
 - d) La persona aspirante en una evaluación médica inicial con diagnóstico de obesidad de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, será considerada no apta;
 - e) El personal técnico-aeronáutico en una evaluación médica de renovación o periódica, con diagnóstico de obesidad grado II de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, con un índice de masa corporal igual o mayor a 35 kilogramo/metros al cuadrado, será considerada no apta;
 - f) El personal técnico-aeronáutico en las evaluaciones médicas de renovaciones o periódicas, con diagnóstico de obesidad con valores superiores a los señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, con base en los factores de riesgo que tenga y a consideración de las personas médicas examinadoras o de las personas médicas examinadoras autorizadas, quienes podrán pedir algún estudio adicional que consideren de relevancia para descartar factores agravantes en el estado de salud, podrá ser considerada apta con las recomendaciones nutricionales que se emitan al respecto;
 - g) La persona solicitante que presente dislipidemias severas que pongan en riesgo la seguridad operacional serán consideradas no aptas, cuando la concentración de colesterol sérico sea mayor de 300 miligramos/decilitro o la de triglicéridos mayor a 500 miligramos/decilitro, y podrán ser motivo de estudios adicionales en caso de que se requiera;
 - h) La persona solicitante no debe presentar antecedente patológico personal ni diagnóstico clínico de alteración orgánica o funcional de cualquier etiología de las glándulas de secreción interna incompatible con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
 - i) La persona solicitante que no se conoce como diabética debe presentar un estudio de glucosa sérica en ayuno inferior a 126 miligramos sobre/decilitro para ser considerada apta, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
 - j) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 1 o 2 tratada con insulina, será considerada no apta;
 - k) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 2 no tratada con insulina será considerada no apta, a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera adecuada con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y a sus capacidades.

- La persona solicitante con diabetes mellitus tipo 2, debe ser evaluada de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables, y para considerar un control adecuado se debe demostrar valores de hemoglobina glucosilada menores a 7%;
- l) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores de hemoglobina glucosilada mayor a 8.5%, será considerada no apta y para aplicar el procedimiento de la revaloración deberá esperar al menos tres meses posteriores al estudio que generó la no aptitud, de conformidad con lo que establezca la Agencia;
 - m) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores por encima del control adecuado, pero por debajo de 8.5%, podrá ser considerada apta, si demuestra no tener:
 - 1. Obesidad igual o superior al índice de masa corporal de 30 kilogramos/metros al cuadrado;
 - 2. Diagnóstico de hipertensión arterial sistémica;
 - 3. Antecedentes de enfermedad coronaria, y
 - 4. Antecedentes de tabaquismo;
 - n) La persona solicitante que presente niveles de glucotoxicidad con valores de glucosa mayor o igual a 250 miligramos sobre/decilitro establecido en las disposiciones jurídicas aplicables correspondiente al momento de realizar su evaluación, será considerada no apta, y
 - o) La persona solicitante que padece hipertiroidismo o hipotiroidismo puede ser considerada apta tras mantenerse eutiroides por al menos dos meses y que, de acuerdo con la Agencia, los fármacos usados sean bien tolerados y no impidan el desempeño de funciones sensibles para el mantenimiento de la seguridad operacional. Será necesario llevar el control endocrinológico mientras persista la enfermedad.

Artículo 44. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes a la Clase 3, además de los requisitos señalados en el artículo 41 de este reglamento, deben cumplir con los siguientes:

- I. Visuales:
 - a) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las funciones que la licencia, autorización o permiso le confiere;
 - b) Para la evaluación médica inicial, la agudeza visual cercana, intermedia y lejana con o sin corrección debe ser máximo de 20/30 en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser máximo de 20/20. Cuando estos parámetros de agudeza visual sólo se pueden cumplir mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar a la persona solicitante como apta con la condición de que:
 - 1. Use los lentes correctores mientras ejerce las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso que solicita o posee, y
 - 2. Tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las funciones que le confiere su licencia, autorización o permiso;
 - c) Para la evaluación médica de renovación, la agudeza visual cercana, intermedia y lejana con o sin corrección debe ser máximo de 20/40 en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser máximo de 20/30. Cuando estos parámetros de agudeza visual sólo se pueden cumplir mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar a la persona solicitante como apta con la condición de que observe lo previsto en los numerales 1 y 2 del inciso anterior;
 - d) Se podrá usar lentes de contacto siempre que:
 - 1. Los lentes sean monofocales y sin color;
 - 2. Los lentes se toleren bien, y
 - 3. Tenga a mano un par de lentes adecuados durante el ejercicio de las funciones inherentes a la licencia, autorización o permiso;
 - e) No se permite usar al mismo tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo;

- f) Tener visión cromática normal. La persona solicitante con cualquier alteración de la visión cromática será considerada no apta debido a que compromete el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere.

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, para la licencia de persona sobrecargo la persona solicitante puede ser considerada apta aún con presencia de patologías de alteración de la visión cromática siempre que dichas patologías no constituyan un grado severo de tal forma que no permita la diferenciación de los tres colores primarios mediante el empleo de pruebas con lámparas de colores, de conformidad con lo que establezca la Agencia;

- g) Se debe examinar a la persona solicitante su capacidad de discriminación de colores, de manera monocular, mediante el uso de láminas pseudoisocromáticas, conforme a las indicaciones previstas en el instructivo respectivo. En caso de dudas, se podrán emplear las mejores prácticas internacionales y las disposiciones técnico-administrativas aplicables;
- h) La persona solicitante no debe presentar glaucoma, retinopatía diabética, retinopatía hipertensiva, o retinopatía de cualquier otra etiología;
- i) La persona solicitante debe presentar campos visuales normales. En caso de detectar campos visuales menores de 70% será considerada no apta. La evaluación de los campos visuales se realizará mediante campimetría por confrontación o con los instrumentos que determine la Agencia;
- j) La persona solicitante que presente estereopsis o visión de profundidad mayor a 60 segundos de arco, obtenida a través de vectograma variable-gafas polarizadas, stereo test o pruebas similares, será considerada no apta;
- k) La persona solicitante no debe presentar alteración de la motilidad de músculos oculares;
- l) La persona solicitante no debe presentar condiciones patológicas de cualquier etiología de los ojos o sus anexos, incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- m) La persona solicitante no debe presentar cicatrices corioretinianas maculares que interfieran con la visión requerida;
- n) La persona solicitante no debe presentar estrabismo, tropias o forias incompatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- o) La persona solicitante no debe presentar ptosis palpebral que interfiera con el eje visual;
- p) Las personas aspirantes y personal técnico-aeronáutico que se hayan sometido a cirugía oftalmológica de refracción, serán consideradas aptas cuando reúnan los parámetros definidos en la presente fracción y las que determine la Agencia, y
- q) Las personas solicitantes cuya agudeza visual sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea igual o mayor al 20/200 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, en cada evaluación médica de renovación siempre que sea igual o mayor a un año, y

II. Metabólicos, de nutrición y del sistema endocrino:

- a) El diagnóstico, clasificación y riesgos para la salud de la obesidad de las personas aspirantes o personal técnico-aeronáutico, se determinará de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
- b) La persona solicitante con trastornos del metabolismo y de la nutrición, que interfieran en el ejercicio de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso, será considerada no apta;
- c) Se debe utilizar el índice de masa corporal ($IMC = \text{peso en kilogramos} / \text{talla en metros al cuadrado}$);
- d) La persona aspirante en una evaluación médica inicial con diagnóstico de obesidad de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, será considerada no apta;
- e) El personal técnico-aeronáutico en una evaluación médica de renovación o periódica, con diagnóstico de obesidad grado II de acuerdo con los valores señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, con un índice de masa corporal igual o mayor a 35 kilogramos/metros al cuadrado, será considerada no apta;

- f) El personal técnico-aeronáutico en las evaluaciones médicas de renovaciones o periódicas, con diagnóstico de obesidad con valores superiores a los señalados en las disposiciones jurídicas aplicables, y con un índice de masa corporal igual o mayor a 30 kilogramos/metros al cuadrado, con base en los factores de riesgo que tenga y a consideración de las personas médicas examinadoras o de las personas médicas examinadoras autorizadas, quienes podrán pedir algún estudio adicional que consideren de relevancia para descartar factores agravantes en el estado de salud, podrá ser considerada apta con las recomendaciones nutricionales que se emitan al respecto;
- g) La persona solicitante que presente dislipidemias severas que pongan en riesgo la seguridad operacional serán consideradas no aptas, cuando la concentración de colesterol sérico sea mayor de 300 miligramos/decilitro o la de triglicéridos mayor a 500 miligramos/decilitro y podrán ser motivo de estudios adicionales en caso de que se requiera;
- h) La persona solicitante no debe presentar antecedente patológico personal ni diagnóstico clínico de alteración orgánica o funcional de cualquier etiología de las glándulas de secreción interna incompatible con el desempeño seguro y eficiente de las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiere;
- i) La persona solicitante que no se conoce como diabética deben presentar un estudio de glucosa sérica en ayuno inferior a 126 miligramos sobre/decilitros para ser considerada apta, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia;
- j) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 1 o 2 tratada con insulina, será considerada no apta.

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, para la licencia de persona sobrecargo, la persona solicitante puede ser considerada apta siempre que demuestre estar en control adecuado del padecimiento, de conformidad con lo previsto en el presente artículo;

- k) La persona solicitante que padece de diabetes mellitus tipo 2 no tratada con insulina será considerada no apta, a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera adecuada con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las funciones correspondientes a su licencia, autorización o permiso y a sus capacidades.

La persona solicitante con diabetes mellitus tipo 2 debe ser evaluada de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables, y para considerar un control adecuado se debe demostrar valores de hemoglobina glucosilada menores a 7%;

- l) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores de hemoglobina glucosilada mayor a 8.5%, será considerada no apta y para aplicar el procedimiento de la revaloración deberán esperar al menos tres meses posteriores al estudio que generó la no aptitud, de conformidad con lo que establezca la Agencia;
- m) La persona solicitante con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2, con valores por encima del control adecuado, pero por debajo de 8.5%, podrá ser considerada apta, si demuestra no tener:
 1. Obesidad igual o superior al índice de masa corporal de 30 kilogramo/metros al cuadrado;
 2. Diagnóstico de hipertensión arterial sistémica;
 3. Antecedentes de enfermedad coronaria, y
 4. Antecedentes de tabaquismo;
- n) La persona solicitante que presente niveles de glucotoxicidad con valores de glucosa mayor o igual a 250 miligramos sobre/decilitro establecido en las disposiciones jurídicas aplicables al momento de realizar su evaluación, será considerada no apta, y
- o) La persona solicitante que padece hipertiroidismo o hipotiroidismo puede ser considerada apta tras mantenerse eutiroideos por al menos dos meses y que, de acuerdo con la Agencia, los fármacos usados sean bien tolerados y no impidan el desempeño de funciones sensibles para el mantenimiento de la seguridad operacional. Será necesario llevar el control endocrinológico mientras persista la enfermedad.

CAPÍTULO VI**Periodicidad de la Evaluación Médica, Período de Validez y Vigencia del Certificado de Aptitud Psicofísica**

Artículo 45. La vigencia del Certificado de Aptitud Psicofísica es la siguiente:

- I. De la Clase 1, de un año para el personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes que tienen menos de cuarenta años, y cada seis meses a partir de los cuarenta años cumplidos;
- II. De la Clase 2, de dos años para el personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes que tienen menos de cuarenta años, y cada año a partir de los cuarenta años cumplidos, y
- III. De la Clase 3, de tres años para el personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes que tienen menos de cuarenta años, y cada año a partir de los cuarenta años cumplidos.

La Agencia podrá reducir la vigencia del Certificado de Aptitud Psicofísica, cuando clínicamente esté indicado, es decir, los valores de referencia de los requisitos psicofísicos se encuentren en el límite del valor normal o el riesgo médico aumentado sea tal que pueda poner en riesgo la seguridad operacional a determinación de la persona médica evaluadora.

Artículo 46. La vigencia del Certificado de Aptitud Psicofísica podrá ampliarse excepcionalmente hasta un máximo de 45 días en los casos 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, y
- II. La Agencia determine, mediante un Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación, los supuestos por los cuales los Certificados de Aptitud Psicofísica amplían su vigencia.

La evaluación médica podrá realizarse con treinta días hábiles de anticipación al vencimiento del Certificado de Aptitud Psicofísica. Lo anterior, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 38, párrafo quinto, de la Ley. La entrada en vigor del nuevo Certificado de Aptitud Psicofísica será la fecha en que se practique la evaluación médica.

Artículo 47. Cuando la expedición del Certificado de Aptitud Psicofísica es para que el personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes puedan obtener, renovar, revalidar o recuperar las licencias, permisos y autorizaciones correspondientes, la validez de dicho Certificado es de 90 días naturales contada a partir de la fecha de su expedición, para efectos de realizar el trámite correspondiente.

Concluido el periodo de validez del Certificado a que se refiere el párrafo anterior, sin que el personal técnico-aeronáutico o personas aspirantes hayan obtenido, renovado, revalidado o recuperado las licencias, permisos o autorizaciones correspondientes, deberán practicar nuevamente la evaluación médica, previo pago de las contraprestaciones respectivas.

Artículo 48. El personal técnico-aeronáutico y las personas aspirantes deben portar durante todo el tiempo que lleven a cabo sus funciones, el original o copia certificada del Certificado de Aptitud Psicofísica, en los términos que señale la Agencia en las disposiciones técnico-administrativas.

Artículo 49. Con el fin de garantizar la aptitud psicofísica durante todo el periodo de formación de las personas aspirantes a obtener una licencia como personal técnico-aeronáutico, las instituciones educativas deben solicitar y verificar el cumplimiento del requisito de evaluación médica, previo al ingreso a los estudios de formación de que se trate, en los términos que señale la Agencia en las disposiciones técnico-administrativas.

Artículo 50. La Agencia debe cobrar por la práctica de las evaluaciones médicas y otros servicios que se brindan en el Sistema de Medicina de Aviación Civil, conforme a los conceptos y montos que se establezcan.

TÍTULO CUARTO**De la Vigilancia del Sistema de Medicina de Aviación Civil y la Seguridad Operacional****CAPÍTULO I****Vigilancia de la Evaluación Médica y de los Requisitos Psicofísicos**

Artículo 51. La Agencia debe realizar la vigilancia de las evaluaciones médicas a través de verificaciones, inspecciones y auditorías al equipo, personal e instalaciones que se emplean en la evaluación médica de las personas aspirantes y del personal técnico-aeronáutico, del cumplimiento a los manuales, procesos y procedimientos que la Agencia establezca, así como la revisión y evaluación de los informes, certificados o documentos médicos que emitan las personas médicas examinadoras y las personas medicas examinadoras autorizadas, para constatar el cumplimiento de las buenas prácticas médicas y de las disposiciones técnico-administrativas que para tal efecto se emitan.

Artículo 52. La Agencia debe vigilar los procesos, procedimientos, planes, programas de prevención y todas aquellas acciones que se implementen relacionadas con el Sistema de Medicina de Aviación Civil, a través de verificaciones, inspecciones y auditorías a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, prestadoras de servicio y operadoras aéreas.

Artículo 53. La Agencia debe vigilar de manera programada o aleatoria la aptitud psicofísica, condiciones médicas e identificación de los casos de consumo de sustancias psicoactivas, del personal técnico-aeronáutico durante la ejecución de sus funciones en el puesto de trabajo, por lo que las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas y prestadoras de servicios están obligadas a permitir el acceso a sus instalaciones y aeronaves al personal médico de la Agencia para realizar la evaluación médica en operación.

Artículo 54. La Agencia debe proceder a la suspensión temporal de los Certificados de Aptitud Psicofísica de acuerdo con la Ley, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el presente reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

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

La Agencia debe establecer las medidas que considere convenientes para la expedición del Certificado de Aptitud Psicofísica de acuerdo con la Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 55. La Agencia debe revocar los Certificados de Aptitud Psicofísica del personal técnico-aeronáutico que se encuentren en los supuestos previstos en los artículos 88, fracciones XXI, XXIII, XXIV y XXV; 88 Bis 1, párrafo tercero; 88 Quater, fracciones III, V, VI y VII, y 90, fracción I, de la Ley, o cuando el personal técnico-aeronáutico se vea involucrado en alguna infracción derivada de su aptitud psicofísica que a consideración de la Agencia sea grave para la seguridad de las operaciones aéreas y se haya vulnerado la integridad de terceros y sus bienes jurídicamente tutelados.

Artículo 56. Las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, prestadoras de servicios y operadoras aéreas que no sean militares están obligadas a informar a la Agencia los episodios de incapacitación en vuelo, dentro de las 24 horas siguientes al suceso, de conformidad con los lineamientos y reglas que establezca la Agencia en las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 57. La Agencia debe dar seguimiento a las irregularidades detectadas durante la vigilancia del Sistema de Medicina de Aviación Civil, de conformidad con la Ley, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil y las disposiciones técnico administrativas aplicables.

La Agencia debe constatar la aplicación y seguimiento de las acciones correctivas con el objetivo de que sean solventadas y buscar los puntos de mejora continua.

Artículo 58. El personal técnico-aeronáutico debe abstenerse de realizar las funciones que ampara su licencia, autorización o permiso en el momento que presente una disminución o limitación en su estado de salud física o mental que pudiera impedirles desempeñar debidamente y en condiciones de seguridad dichas funciones.

Artículo 59. Las instituciones educativas en el momento en que tengan conocimiento de cualquier disminución de la aptitud psicofísica de los alumnos que cuenten con un permiso de formación como personal técnico-aeronáutico, deben notificarlo a la Agencia en un plazo de 48 horas, por el medio que ésta determine de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas.

CAPÍTULO II

Promoción de la Salud y la Seguridad Operacional

Artículo 60. La Agencia debe establecer, implementar y vigilar las actividades necesarias en materia de medicina de aviación, para la promoción de la salud de las personas titulares de una licencia, autorización o permiso, a fin de reducir futuros riesgos médicos para la seguridad de vuelo.

Artículo 61. Las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas que no sean militares y prestadoras de servicios deben adoptar las actividades que la Agencia dicte en materia de aviación para la promoción de la salud y contribuir a reducir los futuros riesgos médicos para la seguridad de vuelo.

Artículo 62. La Agencia, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional, debe aplicar los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional en los procesos de evaluación médica de las personas titulares de licencias, autorizaciones o permisos. Dicho Programa debe incluir como mínimo, lo siguiente:

- I. Análisis de rutina de los sucesos de incapacitación durante el vuelo y constataciones médicas durante las evaluaciones médicas para identificar los elementos de riesgo médico aumentado, y
- II. Reevaluación continua del proceso de evaluación médica para concentrarse en los ámbitos de riesgo médico aumentado que se hayan identificado.

Artículo 63. La Agencia, para emitir recomendaciones, acciones y actividades en materia de promoción de la salud y prevención laboral, debe realizar el análisis de:

- I. Los reportes obligatorios de incapacitación en vuelo que envíen las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas que no sean militares y prestadoras de servicios;
- II. La información respecto a las incapacitaciones en operación que las personas médicas examinadoras y las personas médicas examinadoras autorizadas detecten;
- III. Los reportes que emita el personal técnico-aeronáutico relativos a las incapacitaciones en vuelo, y
- IV. Los padecimientos identificados que generen la no aptitud en las evaluaciones médicas a la que están sujetas el personal técnico-aeronáutico.

Artículo 64. La Agencia, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional, debe vigilar que las instituciones educativas donde se imparten los programas de los cursos o asignaturas relacionadas con la Medicina de Aviación Civil del personal técnico-aeronáutico, cumplan con el contenido técnico, para lo cual emitirá las disposiciones técnico-administrativas.

Artículo 65. La Agencia, para la impartición de los cursos o asignaturas considerados en los programas a que se refiere el artículo anterior, debe valorar la capacidad técnica del personal instructor y, en su caso, aprobar su competencia técnica, previo a la autorización respectiva, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

CAPÍTULO III

Prevención, Detección y Vigilancia del Consumo de las Sustancias Psicoactivas y Alcohol

Artículo 66. Las personas aspirantes y el personal técnico-aeronáutico no ejercerán las funciones que su licencia, autorización o permiso le confiera mientras se encuentren bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que interfiera en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 67. Las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas que no sean militares y prestadoras de servicios deben realizar un examen de detección de sustancias psicoactivas cada seis meses a su personal técnico-aeronáutico, y reportar los resultados a la Agencia, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 68. La Agencia debe realizar evaluaciones médicas al personal técnico-aeronáutico durante el ejercicio de sus funciones en el sitio de trabajo, las cuales pueden incluir pruebas de detección de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer sus funciones de forma segura y apropiada, y por tanto se ponga en riesgo la seguridad operacional de la aeronave.

Artículo 69. La aplicación de pruebas de detección y confirmación de sustancias psicoactivas debe realizarse conforme a las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 70. En el mes de enero de cada año, las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas que no sean militares y prestadoras de servicios, deben remitir a la Agencia su programa de detección, prevención y vigilancia del consumo de las sustancias psicoactivas, para su registro y verificación, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia.

CAPÍTULO IV

Participación del Sistema de Medicina de Aviación Civil en la Investigación de Accidentes Aéreos

Artículo 71. La Agencia, previa solicitud, debe entregar a la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, la información médica con que cuente del personal técnico-aeronáutico involucrado en un accidente o incidente, cuando sea relevante para la investigación.

Artículo 72. La Agencia, previa solicitud de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, puede designar al personal médico especialista en Medicina de Aviación o Aeroespacial, personas médicas examinadoras o personas médicas evaluadoras, para efectuar una evaluación médica a las personas sobrevivientes de la tripulación de vuelo y personal técnico-aeronáutico, que permita determinar si algún factor físico, fisiológico o psicológico tuvo relación con las circunstancias del accidente o incidente.

Artículo 73. Como parte de las medidas de seguridad operacional aplicables, el Certificado de Aptitud Psicofísica expedido al personal técnico-aeronáutico quedará suspendido en el momento que se vea involucrado en un accidente o incidente aéreo, en tanto no sea revalorado por la Agencia, con el objeto de asegurar su reincorporación a sus actividades laborales de manera segura.

TÍTULO QUINTO**De la Capacitación y Desarrollo de la Medicina de Aviación Civil****CAPÍTULO I****Capacitación del Personal Médico que Interviene en el Sistema de Medicina de Aviación Civil**

Artículo 74. Las personas médicas examinadoras, las personas médicas evaluadoras y el personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas debe cumplir con los requisitos establecidos por la Agencia, incluso la capacitación y el entrenamiento en el puesto de trabajo.

Artículo 75. La Agencia es la responsable de elaborar los programas y planes de capacitación, así como gestionar la capacitación de las personas médicas examinadoras, del personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas y de las personas médicas evaluadoras.

Artículo 76. Las personas médicas examinadoras, el personal médico de las personas médicas examinadoras autorizadas, las personas médicas evaluadoras, así como las personas inspectoras verificadoras aeronáuticas médica-evaluadoras, deben contar con las capacitaciones establecidas por la Agencia, las cuales comprenden:

- I. Curso Inducción;
- II. Curso Básico;
- III. Curso Recurrente, y
- IV. Cursos Específicos.

CAPÍTULO II**Desarrollo de la Medicina de Aviación Civil**

Artículo 77. Corresponde a la Agencia contribuir con el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional mediante el desarrollo de la Medicina de Aviación.

Artículo 78. La Agencia debe impulsar acciones que estimulen el desarrollo de la Medicina de Aviación en México, con instituciones educativas u organismos especializados.

Artículo 79. La Agencia debe establecer convenios de colaboración con organismos o instituciones que cuenten con personal especialista en Medicina de Aviación o Aeroespacial en beneficio de la seguridad operacional y del desarrollo de la medicina de aviación civil.

CAPÍTULO III**Asesoramiento en Medicina de Aviación Civil**

Artículo 80. Corresponde a la Agencia proporcionar el asesoramiento en materia de medicina de aviación civil a las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas y prestadoras de servicio que lo soliciten, cuando sea en beneficio de la seguridad operacional.

Artículo 81. La Agencia es la encargada de proporcionar o designar al personal médico o psicológico especialista que solicite la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos para contribuir con el peritaje en factores humanos.

TRANSITORIOS

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

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

TERCERO. 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.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México a 26 de julio de 2023.-
Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Nuño Lara.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se aprueba el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2023-2024.

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

JORGE NUÑO LARA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 y 46, fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 17, fracción II, 22, 24, 27, 29 tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación; 46, 47, 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 22 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 5, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el cual está conformado por doce Principios Rectores, tres Ejes Generales y la Visión hacia 2024, los cuales definen las prioridades del desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible que persigue el país, y los logros que se tendrán en 2024;

Que el 2 de julio de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2020-2024;

Que el Programa Sectorial establece los pasos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes hacia el desarrollo de una red intermodal de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, moderna y con visión a largo plazo que conecte centros de población, elimine la exclusión de personas y facilite el tránsito de bienes y servicios para propiciar el bienestar individual y el desarrollo regional;

Que mediante la Resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 2022, se autoriza la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada "Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A de C.V.", misma que estará agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Que el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria "Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2023-2024", se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y debidamente vinculado al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024;

Que con fecha 09 de mayo de 2023, el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V., mediante Acuerdo CA-EXT 1-(09-MAY-23)-04, aprobó el "Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2023-2024", y

Que la entidad paraestatal antes referida, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables, ha sometido a la consideración de esta Coordinadora Sectorial su respectivo Programa Institucional para su aprobación y difusión, por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA EMPRESA DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA "GRUPO AEROPORTUARIO TURÍSTICO MEXICANO, S.A. DE C.V. 2023-2024"

ARTÍCULO PRIMERO. Se aprueba y se da a conocer el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria "Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2023-2024".

ARTÍCULO SEGUNDO. Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, de conformidad con su respectivo programa institucional autorizado, deberá:

- A)** Sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, y
- B)** Dar seguimiento en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables, a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en los programas institucionales antes mencionados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TRANSITORIO

ÚNICO. El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 25 de julio de 2023.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Nuño Lara.- Rúbrica.

Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria “Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.” 2023-2024

Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.

Programa Institucional

Derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

1.- Índice

1.- Índice

2.- Fundamento normativo

3.- Siglas, acrónimos y definiciones

4.- Origen de los recursos para la instrumentación del programa

5.- Análisis del estado actual

6.- Objetivos prioritarios y su vinculación al Programa Sectorial

7.- Objetivos Prioritarios

7.1 Relevancia del Objetivo prioritario 1: Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura del aeropuerto de Tepic, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional.

7.2 Relevancia del Objetivo prioritario 2: Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto.

7.3 Relevancia del Objetivo prioritario 3: Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población.

8.- Estrategias prioritarias y acciones puntuales

9.- Metas y Parámetros

10.- Epílogo: Visión hacia el futuro

2.- Fundamento normativo

El Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2023-2024, se encuentra alineado al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, el cual a su vez se deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

El Programa tiene su fundamento jurídico en los artículos 134 y 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y se presenta dando cumplimiento a los artículos 9 y 16, Fracción VI y 17, Fracción II de la Ley de Planeación; así como, a los artículos 46, 47, 48 y 59 fracción II de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, como sigue:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 26. A. El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Artículo 134. Los recursos económicos de que dispongan la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.

Ley de Planeación.

Artículo 9.- Las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal deberán planear y conducir sus actividades con perspectiva intercultural y de género y con sujeción a los objetivos y prioridades de la Planeación Nacional de Desarrollo.

Artículo 16.- A las dependencias de la Administración Pública Federal les corresponde:

- VI. - Vigilar que las entidades del sector que coordinen, conduzcan sus actividades conforme al Plan Nacional de Desarrollo y al programa sectorial correspondiente, y cumplan con lo previsto en el programa institucional a que se refiere el Artículo 17, fracción II.

Artículo 17.- Las entidades paraestatales deberán:

- II.- Elaborar sus respectivos programas institucionales, en los términos previstos en esta Ley, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales o, en su caso, por las disposiciones que regulen su organización y funcionamiento, atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente observando en lo conducente las variables ambientales, económicas, sociales y culturales respectivas.

Ley Federal de Entidades Paraestatales.

ARTICULO 46.- Los objetivos de las entidades paraestatales se ajustarán a los programas sectoriales que formule la Coordinadora de Sector, y en todo caso, contemplarán:

- I. La referencia concreta a su objetivo esencial y a las actividades conexas para lograrlo;
- II. Los productos que elabore o los servicios que preste y sus características sobresalientes;
- III. Los efectos que causen sus actividades en el ámbito sectorial, así como el impacto regional que originen; y
- IV. Los rasgos más destacados de su organización para la producción o distribución de los bienes y prestación de servicios que ofrece.

ARTICULO 47.- Las entidades paraestatales, para su desarrollo y operación, deberán sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo, a los programas sectoriales que se deriven del mismo y a las asignaciones de gasto y financiamiento autorizadas. Dentro de tales directrices las entidades formularán sus programas institucionales a corto, mediano y largo plazos. El Reglamento de la presente Ley establecerá los criterios para definir la duración de los plazos.

ARTICULO 48.- El Programa Institucional constituye la asunción de compromisos en términos de metas y resultados que debe alcanzar la entidad paraestatal. La programación institucional de la entidad, en consecuencia, deberá contener la fijación de objetivos y metas, los resultados económicos y financieros esperados, así como las bases para evaluar las acciones que lleve a cabo; la definición de estrategias y prioridades; la previsión y organización de recursos para alcanzarlas; la expresión de programas para la coordinación de sus tareas, así como las previsiones respecto a las posibles modificaciones a sus estructuras.

ARTICULO 59.- Serán facultades y obligaciones de las personas Titulares de las Direcciones Generales de las entidades, las siguientes:

- II. Formular los programas institucionales de corto, mediano y largo plazo, así como los presupuestos de la entidad y presentarlos para su aprobación al Órgano de Gobierno. Si dentro de los plazos correspondientes la Directora o Director General no diere cumplimiento a esta obligación, sin perjuicio de su correspondiente responsabilidad, el Órgano de Gobierno procederá al desarrollo e integración de tales requisitos.

3.- Siglas, acrónimos y definiciones

| | |
|---------------|---|
| AICM: | Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. |
| AFAC: | Agencia Federal de Aviación Civil. |
| ASA: | Aeropuertos y Servicios Auxiliares. |
| AVSEC: | Aviation Security (Seguridad de la Aviación Civil). |
| DME: | Equipo medidor de distancia (Acrónimo del inglés: Distance Measuring Equipment) |
| E.U.A: | Estados Unidos de América. |

| | |
|-----------------|---|
| OACI: | Organización de la Aviación Civil Internacional. |
| PMD: | Programa Maestro de Desarrollo. |
| PND: | Plan Nacional de Desarrollo. |
| PROFEPA: | Procuraduría Federal de Protección al Ambiente. |
| RESA: | Área de Seguridad en el Extremo de la Pista. |
| SAFETY: | Seguridad Operacional. |
| SECTUR: | Secretaría de Turismo. |
| SEI: | Salvamento y Extinción de Incendios. |
| SICT: | Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes. |
| SMS: | Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional |
| VOR: | Radiofaro omnidireccional de alta frecuencia (Acrónimo del inglés: Very High Frequency Omnidirectional Range) |

4.- Origen de los recursos para la instrumentación del programa

La totalidad de las acciones que se consideran en este programa, incluyendo aquellas correspondientes a los Objetivos prioritarios, Estrategias prioritarias y Acciones puntuales, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones, y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado de los ejecutores de gasto participantes en el programa, mientras éste tenga vigencia.

5.- Análisis del estado actual

El Plan Nacional de Desarrollo 2019 - 2024 es el documento rector que establece las políticas públicas que da rumbo al país, entre las que considera en el Eje General 3. Economía, con un enfoque para detonar el crecimiento; el respeto a los contratos existentes y el aliento a la inversión privada; así como impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo.

En concordancia con lo anterior, la SICT definió en su Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, en su Objetivo Prioritario 2, la necesidad de “Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguro, de calidad y cobertura nacional.”

Llevar a cabo este objetivo sin lugar a duda requiere un gran esfuerzo encaminado a incentivar la inversión en el transporte aéreo, como un medio para detonar el desarrollo regional.

En este sentido, la aportación al cumplimiento de esta meta por parte de la **Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.**, la cual tiene por objeto llevar a cabo la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción del **Aeropuerto Internacional de Tepic, Nayarit**, queda plasmada en su Programa Institucional.

Buscando así contribuir al bienestar general de la población a través del incremento de la conectividad aérea, elevando la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, y mejorando el desempeño del aeropuerto; con la finalidad de consolidar a éste como un nodo de interconexión para la zona norte de la Riviera Nayarit, al nivel competitivo de los grandes aeropuertos que se ubican en la región, en apoyo al desarrollo del sector turístico y al desarrollo de la localidad, mediante la creación de fuentes de empleo y la generación de derrama económica para la comunidad.

El Aeropuerto Internacional de Tepic es de tipo regional con clasificación internacional y forma parte del Sistema Aeroportuario Mexicano, el cual se integra por 59 aeropuertos, operados por el Grupo Aeroportuario del Sureste; el Grupo Aeroportuario Centro Norte; el Grupo Aeroportuario del Pacífico; Aeropuertos y Servicios Auxiliares; los aeropuertos en Sociedad de ASA con gobiernos estatales; el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; y en marzo de 2022 se sumó el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

El movimiento operacional que el aeropuerto de Tepic ha presentado desde 2010 a 2022 se muestra a continuación.

Movimiento operacional 2010 – 2022

| Año | Operaciones | Pasajeros | Carga (kilogramos) | Com combustible suministrado (litros) |
|-------------------------|-------------|--------------|--------------------|---------------------------------------|
| 2010 | 6,871 | 37,503 | 122,196 | 2,086,566 |
| 2011 | 7,786 | 41,889 | 134,299 | 2,226,527 |
| 2012 | 6,830 | 50,742 | 143,790 | 2,472,208 |
| 2013 | 5,813 | 88,417 | 229,250 | 3,073,881 |
| 2014 | 6,480 | 111,253 | 187,197 | 4,037,578 |
| 2015 | 6,076 | 113,043 | 156,327 | 3,943,562 |
| 2016 | 7,596 | 148,367 | 119,442 | 5,340,239 |
| 2017 | 7,058 | 142,086 | 123,279 | 4,607,182 |
| 2018 | 6,276 | 163,183 | 100,409 | 4,555,183 |
| 2019 | 6,812 | 210,545 | 84,200 | 4,789,385 |
| 2020 | 5,817 | 132,588 | 26,139 | 3,793,005 |
| 2021 | 6,924 | 172,111 | 28,931 | 5,093,206 |
| 2022 | 7,683 | 205,617 | 25,549 | 6,110,855 |
| TCMA 2022 - 2010 | 0.9% | 15.2% | -12.2% | 9.4% |

Fuente: Elaboración propia con información de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

TCMA = Tasa de crecimiento media anual.¹

De 2010 a 2022 se observa un crecimiento en el flujo de pasajeros atendidos, los cuales se incrementaron en promedio por año 15.2% durante el periodo de referencia. El valor más alto se registró en 2019 con 210,545 pasajeros; sin embargo, debido crisis sanitaria por COVID 19, en 2020 disminuyeron 37.0% como se muestra en la siguiente gráfica.



Fuente: Elaboración propia con información de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

El movimiento operacional en el aeropuerto se encuentra recuperándose. De acuerdo con información de ASA, de enero a diciembre de 2022 se atendieron un total de 205,617 pasajeros, cifra solamente 2.3% por debajo del nivel reportado en igual lapso de 2019. Por su parte, el número de operaciones creció 12.8%, con relación al mismo periodo señalado.

¹ La fórmula para calcular la TCMA de un periodo determinado divide el valor final de ese periodo entre el valor inicial, y eleva el resultado a la potencia de uno entre el número de observaciones (Valor final / valor inicial) ^ (1/n).

Enero - diciembre

| Año | Operaciones | Pasajeros |
|-----------|-------------|-----------|
| 2019 | 6,812 | 210,545 |
| 2022 | 7,683 | 205,617 |
| Variación | 12.8% | -2.3% |

Fuente: Elaboración propia con información de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

De acuerdo con cifras de ASA, del total de pasajeros atendidos en 2022, el 97.0% corresponden a la aviación comercial regular, el 0.5% a la aviación comercial no regular y el 2.5% a la aviación general. Por lo que se refiere a las operaciones, las de aviación comercial regular significan el 24.7% del movimiento total en el aeropuerto; las de aviación comercial no regular el 5.2% y las de aviación general el 70.1%.

En cuanto a infraestructura, el aeropuerto tiene una superficie de 414 hectáreas para el uso y desarrollo aeroportuario, siendo sus principales elementos: una pista con longitud de 2,300 metros; dos calles de rodaje; tres plataformas para aviación comercial, general y helicópteros; una terminal de pasajeros, una planta de combustibles e instalaciones de apoyo. Es de destacar que la aeronave más grande que puede operar de acuerdo con su diseño es el B-727-200, con una capacidad aproximada de entre 140 y 180 pasajeros.

El aeropuerto cuenta con el Certificado de Aeródromo Civil de servicio al público, otorgado por la AFAC. Aun cuando tiene clasificación internacional, el aeropuerto actualmente no tiene rutas internacionales y opera con vuelos domésticos a la Ciudad de México y Tijuana, con las siguientes aerolíneas: Volaris con la ruta Tepic-Tijuana y Aeromar con la ruta Tepic - México.

La colindancia del Estado de Nayarit con otras Entidades Federativas del país, como Sinaloa, Durango, Zacatecas y Jalisco, representa una importante oportunidad de contar con una mayor recepción de turistas nacionales e internacionales en la región. De los aeropuertos cercanos, sólo Puerto Vallarta y Guadalajara, ambos del Grupo Aeroportuario del Pacífico, compiten con Tepic por captar el tráfico actual y futuro de su zona de influencia.

El aeropuerto de Tepic atiende alrededor de 200 mil pasajeros anualmente, con un nivel de saturación en su edificio terminal de pasajeros, toda vez que sus componentes funcionales son insuficientes para la atención de la demanda de pasajeros bajo criterios de nivel de servicio aplicables. La capacidad del edificio terminal es de 120 pasajeros en hora punta, capacidad que ha sido rebasada al 100%.

Debido a la antigüedad del edificio terminal, no cumple con la normatividad vigente en materia de diseño estructural, recordando que se encuentra ubicado en una zona altamente sísmica y que los parámetros de diseño para edificaciones se han visto actualizados.

Existen a su vez otras condiciones de tipo operativo en el área de maniobras (pista, calles de rodaje y plataformas) tales como deterioro de los pavimentos; parque vehicular obsoleto; saturación de plataforma de aviación comercial; longitud de pista que limita la operación de aeronaves de mayor envergadura; y cumplimiento de elementos asociados a la seguridad operacional de acuerdo con la normativa.

Las condiciones anteriores significan un riesgo para la seguridad operacional y una limitante para la prestación de servicios en condiciones óptimas. Situación que demanda apremiante atención, ya que una de las prioridades debe ser garantizar la seguridad y protección de los usuarios del aeropuerto; así como de la integridad de las instalaciones y aeronaves.

Asimismo, representan una restricción para la conectividad con los polos turísticos que se están desarrollando hacia la parte de la Costa Norte de la Riviera Nayarit. La necesidad de agilizar el desarrollo del aeropuerto para hacer frente al crecimiento turístico de la región requiere la identificación de mecanismos que coadyuven a conseguir recursos económicos para modernizar y ampliar sus instalaciones y que mejoren la situación financiera del aeropuerto.

Por lo tanto, existen oportunidades para aumentar la funcionalidad y conectividad de este aeropuerto en beneficio de la actividad económica que se genera alrededor del turismo, y de la que se genera de manera directa de las actividades relacionadas con la operación del propio aeropuerto, como son las actividades de las aerolíneas, compañías de seguridad aeroportuaria, aduana, mantenimiento de aeronaves y comercios, entre otras.

Con ello se contribuirá a atender la problemática que tiene el Estado en cuanto a su bajo desarrollo económico y social. El 20.8% de la población se encuentra en pobreza moderada, es decir, tiene carencia de acceso a la seguridad social, servicios de salud y a la alimentación.

Asimismo, se logrará apuntalar el desarrollo de las principales actividades económicas del Estado (turismo y servicios) en la Región Costa Norte, a fin de no centrarse en la región Costa Sur de la Entidad, beneficiando a los Municipios de Compostela, San Blas, Santiago Ixcuintla, Tecuala, Tepic, Santa María del Oro, La Yesca, Del Nayar, Acaponeta y Rosamorno. El impulso y promoción para la llegada de turistas extranjeros y nacionales al Aeropuerto Internacional de Tepic, permitirá diversificar la derrama económica en el Estado.

Además de ser punto de entrada para turistas, empresarios e inversores, el aeropuerto contribuirá a crear fuentes de empleo para la comunidad. También, contribuirá a la competencia entre aeropuertos de la región, al desarrollo del sector turístico y al incremento de la movilidad de personas y mercancías.

De igual manera, el aeropuerto de Tepic estará en condiciones de continuar realizando su indiscutible labor de apoyo a la integración regional, bajo el principio rector de *No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera*, a través de la atención de un significativo número de operaciones de aviación comercial no regular y aviación general (el 75.3% de las operaciones totales del aeropuerto actualmente se realizan en estos tipos de aviación), que son un importante lazo de comunicación entre la capital del Estado de Nayarit y pequeñas poblaciones, muchas de ellas aisladas, ya que por las características de la demanda en dichas poblaciones, es difícil contar con un servicio de transporte aéreo regular que las comunique con otras regiones o con las grandes ciudades, por lo que esta comunicación se realiza través de taxis aéreos, pequeña aviación regional o la aviación privada.

En este sentido, el aeropuerto contribuye al beneficio social al contar con la infraestructura que permite la realización de este tipo de operaciones, que atienden diversas actividades relacionadas con servicios de emergencia (ambulancias aéreas), protección civil, fumigación y aerotopografía, ente otras; así como, con las efectuadas por gobiernos estatales, municipales y dependencias oficiales, el ejército, marina, fuerza aérea, presidencia de la república y guardia nacional.

6.- Objetivos prioritarios y su vinculación al Programa Sectorial

Con el propósito de contribuir al logro de las metas establecidas en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. determinó tres objetivos prioritarios.

| Programa Sectorial | Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. |
|---|---|
| <p>Objetivo prioritario 2 del Programa Sectorial</p> <p>Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguro, de calidad y cobertura nacional.</p> | <p>Objetivo prioritario 1 del Programa Institucional.</p> <p>Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional.</p> |
| | <p>Objetivo prioritario 2 del Programa Institucional.</p> <p>Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto.</p> |
| | <p>Objetivo prioritario 3 del Programa Institucional.</p> <p>Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población.</p> |

7.- Objetivos Prioritarios

Objetivos prioritarios del Programa Institucional

Objetivo prioritario 1: Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional.

Objetivo prioritario 2: Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto.

Objetivo prioritario 3: Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población.

7.1 Relevancia del Objetivo prioritario 1: Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura del aeropuerto de Tepic, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional.

Los aeropuertos representan un activo de primer orden y, por consiguiente, su infraestructura debe facilitar las condiciones para la rápida movilización de personas y mercancías entre diferentes regiones y con el resto del mundo, por lo que la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Tepic es fundamental para el desarrollo equilibrado de la región Centro-Occidente del país.

En este sentido Nayarit, ubicado al extremo de la región Centro-Occidente del país, es un “parte aguas” entre las dos zonas económicas más importantes de México, que son los Estados del norte, cuyo desarrollo está ligado a la frontera con los Estados Unidos de América (E.U.A.) y los Estados del centro, cuyo polo de desarrollo se concentra en la Ciudad de México.

En el Estado de Nayarit los sectores estratégicos de la economía son el turismo, la agroindustria, la industria y la minería. Sin embargo, el turismo ha concentrado su crecimiento hacia la Región Costa Sur del Estado, quedando la Región Costa Norte marginada, pese a su potencial.

Para inicios del 2022, Nayarit, Ciudad de México, Baja California Sur, Yucatán, Quintana Roo y Guerrero fueron las entidades con los mayores montos de inversión en desarrollo de proyectos turísticos, de acuerdo con datos de la SECTUR.

Por lo anterior, se prevé un gran aumento de la demanda en el Aeropuerto Internacional de Tepic, no sólo por la dinámica natural de su crecimiento, sino también por el creciente número de inversiones en la Riviera Nayarita. Adicionalmente, el incremento de la conectividad carretera permitirá mayor comunicación en la región. Por ello, se espera que se generen en los próximos años, más de 12 mil nuevas habitaciones hoteleras en la zona de la Riviera Nayarit; además, la atracción de grandes inversiones inmobiliarias ha aumentado el interés de personas extranjeras para residir en dicha zona.

Hoy en día, el Aeropuerto de Puerto Vallarta, es el único que atiende esta demanda. No obstante, la lejanía de dicho aeródromo con los nuevos desarrollos en la Riviera Nayarita, provoca una falta de capacidades para sostener tal demanda. En este escenario, el Aeropuerto Internacional de Tepic, significa una alternativa de solución, sin embargo, actualmente este aeropuerto atiende alrededor de 200 mil pasajeros anualmente, siendo la capacidad de su edificio terminal de 120 pasajeros en hora punta, por lo que está operando con un nivel de saturación del 100%.

Adicionalmente, el área de maniobras (pista, calles de rodaje y plataformas) presenta deterioro en los pavimentos, lo que implica que el índice de perfil de dichas superficies se encuentre cercano al límite del valor mínimo permisible (30 pulgada/milla).

La pista tiene únicamente 2,300 metros de longitud, lo cual limita la operación de aeronaves de mayor envergadura y, por tanto, la capacidad de asientos, que permitan mover una mayor cantidad de pasajeros por operación.

La pista (en cabecera 02), no cuenta con RESA; en dicha zona se encuentra un canal que cruza de manera casi perpendicular a la prolongación de la pista (en una distancia que va desde los 50 metros hasta los 75 metros desde la franja), por lo que se requiere realizar obras inducidas para dar atención a la condición referida.

Todo ello implica la necesidad de ejecutar acciones de gran magnitud sobre los elementos de la infraestructura, lo cual va asociado a la necesidad de contar y ejercer una cantidad importante de recursos para acometer las inversiones requeridas, ya que dejar de invertir en infraestructura para atender la demanda que se proyecta en la zona, tendría un efecto limitante para el desarrollo de la región.

Apoyar el impulso económico nacional mediante la creación de infraestructura que permita un incremento en la conectividad aérea hacia destinos de alta demanda y, fomentando las condiciones para que operen más aerolíneas nacionales e internacionales, significará más y mejores servicios para un mayor número de personas, mejorando la movilidad de la región.

Un beneficio adicional es la creación de nuevas fuentes de empleo, que contribuyan a generar condiciones para disminuir la migración de la población hacia el norte del país y hacia los Estados Unidos de América. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, entre 2015 y 2020, salieron de Nayarit 38,538 personas para radicar en otra Entidad. En 2020, fueron 13,609 las personas que abandonaron el Estado para vivir en otro país, y 93 de cada 100, se fueron a los E.U.A.

7.2 Relevancia del Objetivo prioritario 2: Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto.

Como ya se señaló, las actuales condiciones de la infraestructura del aeropuerto comprometen la seguridad operacional y limitan la prestación de servicios con calidad a sus cliente y usuarios.

Por esta razón, y considerando que el Aeropuerto Internacional de Tepic será un motor de crecimiento del desarrollo y competitividad en la región, es indispensable llevar a cabo una serie de acciones encaminadas a elevar la seguridad operacional y la percepción de la calidad en los servicios proporcionados por el aeropuerto.

En este sentido, y tomando en cuenta las acciones de ampliación en la infraestructura operacional prevista, se implementarán las acciones para mantener, y en su caso reevaluar, la Certificación de Aeródromo Civil SCT-AFAC-CAC- No.4.1.031, otorgada por la AFAC, con vigencia del 30 de abril de 2021 al 30 de abril de 2024. Esta certificación acredita que la infraestructura aeroportuaria cumple con las normas, nacionales e internacionales, aplicables a las características físicas y de operación requeridas para que las operaciones de aeronaves se realicen con eficiencia, eficacia y seguridad.²

Por otra parte, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil señala la necesidad de establecer políticas de coordinación entre empresas, concesionarios, permisionarios y prestadores de servicio para el transporte aéreo, a fin de implementar métodos tendientes a garantizar la seguridad de la aviación civil. Por lo anterior, se reforzará la seguridad del aeropuerto mediante la implementación y certificación del SMS.

De igual forma, será necesario minimizar los posibles impactos sociales y ambientales que pudiera generar el desarrollo del aeropuerto para hacer frente a la demanda progresiva que supone el crecimiento de la región. Se reforzará la responsabilidad adquirida por el aeropuerto con el medio ambiente, a través de la integración de criterios de eficiencia y sustentabilidad que permitan contribuir a las metas del sector de la aviación civil en materia de protección ambiental y ante el cambio climático.

Se implementarán las mejores prácticas para el manejo y control de fauna, bajo las recomendaciones de la OACI, la Federal Aviation Administration y la AFAC, en lo relativo a la seguridad en las operaciones, y con estricto apego a la normatividad ambiental. Asimismo, se incorporarán mecanismos de eficiencia energética y reducción de emisiones contaminantes, y se mantendrá el certificado de "Calidad Ambiental", otorgado por la PROFEPA.

Garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable en materia de seguridad operacional, ambiental y en la prestación de servicios, repercutirá positivamente en la confianza de los usuarios y en la imagen del aeropuerto a nivel nacional e internacional.

² Características tales como: geométricas de las áreas operativas (pistas, calles de rodaje y plataformas), restricción y eliminación de obstáculos, ayudas visuales para la navegación, indicadores de obstáculos, sistemas eléctricos, servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y mantenimiento de los equipos e instalaciones, entre otros, con base en lo descrito y especificado en el Anexo 14 Vol. I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de la OACI, así como lo establecido en la Circular Obligatoria de la AFAC, CO-DA 04/07 R2 "Requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los aeródromos".

7.3 Relevancia del Objetivo prioritario 3: Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población.

La consolidación del Aeropuerto Internacional de Tepic dentro del Sistema Aeroportuario Mexicano, requiere procesos ágiles y flexibles, que le permitan incrementar su eficiencia y productividad, garantizando la aplicación de los principios de transparencia, austeridad y uso correcto de los recursos.

En este sentido, y en estricto apego a los valores y normas establecidas por la Administración Pública Federal, se buscará prevenir, identificar y atenuar las posibles conductas irregulares, teniendo presente la necesidad de abatir la desigualdad social, la corrupción y el despilfarro de los bienes y recursos nacionales. Adicionalmente, se establecerán procesos claros en la contratación de bienes y servicios, que aseguren la calidad con que estos se prestan.

El máximo aprovechamiento de los recursos implicará la redefinición de la estructura administrativa y el fortalecimiento de la profesionalización del personal, en busca de factores que le permitan al Aeropuerto Internacional de Tepic lograr una ventaja competitiva frente a los aeropuertos que se encuentran cercanos (el de Puerto Vallarta y el de Guadalajara) y que son operados por la iniciativa privada.

Asimismo, para atender el aumento de la demanda que supone el crecimiento de la región, se requerirá implementar mecanismos de financiamiento para agilizar el desarrollo del aeropuerto y emprender mejoras en las instalaciones existentes.

Para ello, será preciso poner en marcha estrategias a fin de identificar elementos para obtener los recursos necesarios que permitan la continuidad de la operación; así como de aquellas estrategias que fomenten el repunte comercial del aeropuerto.

El incremento de la eficiencia y productividad, acompañado de un enfoque encaminado hacia la búsqueda de nuevas formas de diversificar los ingresos del aeropuerto, contribuirán a mantener finanzas sanas, observando el correcto cumplimiento del principio de Austeridad Republicana en el manejo de los recursos, e integrando la información contable presupuestal y financiera con apego a la reglamentación en la materia.

8.- Estrategias prioritarias y acciones puntuales

Objetivo prioritario 1: Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional.

Estrategia prioritaria 1.1.- Desarrollar la infraestructura aeroportuaria, a fin de garantizar la atención de la demanda.

| Acción puntual |
|--|
| 1.1.1 Construir la nueva torre de control. |
| 1.1.2 Construir el edificio anexo (autoridades). |
| 1.1.3 Ampliar la pista a partir de la cabecera 02/20, incluye: plataforma de retorno, ayudas visuales, margen y franja de pista, así como la RESA. |
| 1.1.4 Ampliar la plataforma de aviación comercial, incluye ayudas visuales e iluminación. |
| 1.1.5 Elaborar el PMD del aeropuerto a fin de definir los proyectos requeridos para satisfacer la demanda estimada y deducir el programa de inversión. |

Estrategia prioritaria 1.2.- Atender la saturación del edificio terminal para aumentar su capacidad operativa.

| Acción puntual |
|--|
| 1.2.1 Ampliar y remodelar la terminal de pasajeros. |
| 1.2.2 Construir la nueva terminal de pasajeros. |
| 1.2.3 Construir el nuevo estacionamiento y vialidades para la nueva terminal de pasajeros. |

Estrategia prioritaria 1.3.- Implementar un programa de conservación y mantenimiento de las instalaciones, con el propósito de preservar la infraestructura en condiciones óptimas.

| Acción puntual |
|--|
| 1.3.1 Rehabilitar la pista existente. |
| 1.3.2 Rehabilitar las calles de rodaje Alfa y Bravo. |
| 1.3.3 Rehabilitar la plataforma de aviación comercial. |
| 1.3.4 Rehabilitar la plataforma de aviación general. |
| 1.3.5 Rehabilitar cerco perimetral. |
| 1.3.6 Adecuar el sistema vial y accesos (camino de acceso del SEI y vialidad directa a la planta de combustibles). |

Estrategia prioritaria 1.4.- Llevar a cabo la modernización de equipos relacionados con la operación aeroportuaria, a fin de mejorar su desempeño y aumentar su eficiencia operativa para atender de manera adecuada el crecimiento de la demanda que supone el incremento de la conectividad aérea.

| Acción puntual |
|---|
| 1.4.1 Renovar el parque vehicular asociado a la operación aeroportuaria. |
| 1.4.2 Aumentar la capacidad de la subestación eléctrica de servicios generales y ayudas visuales. |
| 1.4.3 Reubicar el sistema de radio ayuda VOR/DME. |
| 1.4.4 Renovar pasillos telescópicos y bandas de reclamo de equipaje. |

Objetivo prioritario 2: Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto.

Estrategia prioritaria 2.1.- Asegurar que el aeropuerto cumpla con las normas y métodos nacionales e internacionales recomendados, a fin de mantener una mejora continua en los niveles de servicio en materia de seguridad, operación y atención a pasajeros.

| Acción puntual |
|---|
| 2.1.1 Mantener la Certificación de Aeródromo Civil del aeropuerto bajo la normatividad nacional, cumpliendo con los estándares del Anexo 14 Vol. I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de la OACI. |
| 2.1.2 Reforzar la seguridad operacional del aeropuerto mediante la implementación y certificación del SMS. |
| 2.1.3 Proporcionar servicios de calidad necesarios para el confort de los pasajeros durante su estancia en el edificio terminal. |

Estrategia prioritaria 2.2.- Incorporar el uso de sistemas sustentables para el aprovechamiento de los recursos naturales y de eficiencia energética en la ampliación de la infraestructura y en su operación, para reducir los impactos al medio ambiente y cumplir las metas nacionales e internacionales ante el cambio climático.

| Acción puntual |
|--|
| 2.2.1.- Mantener la certificación en materia de Calidad Ambiental. |
| 2.2.2.- Implementar las mejores prácticas en el manejo y control de fauna, bajo las recomendaciones de la OACI, la Federal Aviation Administration y la AFAC, para mitigar el riesgo de impactos en las operaciones, y con estricto apego a la normatividad ambiental. |
| 2.2.3.- Incorporar mecanismos de eficiencia energética y reducción de emisiones contaminantes en el aeropuerto. |

Objetivo prioritario 3.- Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población.

Estrategia prioritaria 3.1.- Impulsar la capacitación del personal administrativo y operativo del aeropuerto para incrementar la calidad en la prestación de los servicios a los usuarios.

| Acción puntual |
|---|
| 3.1.1 Apoyar la profesionalización de los servidores públicos a través de la capacitación a fin de que desarrollen competencias laborales que les permitan incrementar su eficiencia en la realización de sus actividades. |
| 3.1.2 Fortalecer la gestión de los recursos humanos, mediante el establecimiento de procedimientos para la administración de personal alineados a los objetivos institucionales y tendencias del mercado, con el propósito de elevar el nivel competitivo del aeropuerto. |
| 3.1.3 Favorecer el desarrollo de los servidores públicos promoviendo acciones que guíen su actuar en el marco de igualdad, respeto y honestidad, establecido por la Administración Pública Federal, para brindar un trato digno a los usuarios del aeropuerto. |

Estrategia prioritaria 3.2.- Fomentar el uso correcto de los recursos, con base en la transparencia y la prevención de la corrupción, para el bienestar del aeropuerto y la población.

| Acción puntual |
|---|
| 3.2.1 Lograr las mejores condiciones en la contratación de bienes y servicios. |
| 3.2.2 Fortalecer el Programa de Promoción de la Integridad y Prevención de la Corrupción, así como de aquellas herramientas de gestión que contribuyan a un desempeño transparente. |
| 3.2.3 Dar seguimiento al ejercicio del gasto, mediante el establecimiento de procedimientos que permitan conocer la aplicación de los recursos para el logro de los objetivos institucionales, a fin de garantizar su manejo bajo los principios de eficiencia, honradez, austeridad y transparencia. |

Estrategia prioritaria 3.3.- Promover acciones que permitan mejorar y fortalecer la situación financiera del aeropuerto, a fin de estar en condiciones de hacer frente a los gastos de operación y de inversión en infraestructura.

| Acción puntual |
|---|
| 3.3.1 Gestionar mecanismos para obtener los recursos adicionales necesarios que permitan la continuidad de la operación y el crecimiento del aeropuerto. |
| 3.3.2 Promover la participación de la iniciativa privada en proyectos de inversión; así como en la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. |
| 3.3.3 Establecer tarifas competitivas por los servicios que presta el aeropuerto, a fin cubrir los costos asociados a cada servicio. |

Estrategia prioritaria 3.4.- Implementar estrategias que fomenten el desarrollo comercial del aeropuerto, con el propósito de captar mayores ingresos.

| Acción puntual |
|---|
| 3.4.1 Determinar las áreas susceptibles de comercialización, tanto al interior del edificio terminal como en los terrenos aledaños de su propiedad, sin perjuicio de la operación del aeropuerto. |
| 3.4.2 Identificar oportunidades para el desarrollo de nuevos servicios comerciales. |
| 3.4.3 Aplicar estrategias de marketing para lograr el repunte comercial del aeropuerto. |

9.- Metas y Parámetros
Meta 1 para el bienestar del Objetivo prioritario 1

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 1.1 Porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas en el Aeropuerto Internacional de Tepic respecto de las programadas. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Primer bimestre del ejercicio posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | $POC = (NOC / NOP) * 100$ Donde: POC=Porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas. NOC: Número de obras de ampliación y modernización concluidas. NOP: Número de obras de ampliación y modernización programadas. | | | | | | | | | |
| Observaciones | El número de obras de ampliación y modernización programadas sólo contabiliza las esperadas a concluirse en el periodo 2023-2024, relacionadas con proyectos de capacidad y calidad; proyectos para cumplir con normas OACI; y proyectos de rehabilitación de pavimentos. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Número de obras de ampliación y remodelación concluidas | Valor variable 1 | 1 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Número de obras de ampliación y remodelación programadas | Valor variable 2 | 1 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $POC = (1 / 1) * 100 = 100.0$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | Nota sobre la línea base | | | | | | | |
| Valor | 100.0 | | En 2022 se realizó la ampliación de la sala de última espera. | | | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | | |
| 100.0 | | | Para llegar al 100 por ciento de cumplimiento se requiere contar con presupuesto suficiente para ejecutar las obras de ampliación y modernización programadas. | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | 100.0 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 50.0 | | | | | 100.0 | | | | | |

NA: No aplica.

Parámetro 1 del Objetivo prioritario 1

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|--|---|---------|---|--|------|------|--|------|------|
| Nombre | 1.2 Tasa de variación del número de pasajeros atendidos | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide la variación porcentual anual en el número de pasajeros atendidos en el Aeropuerto Internacional de Tepic con respecto al periodo anterior. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | | | | | | Anual | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | | | | | | Periódico | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | | | | | | enero a diciembre | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | | | | | | Primera quincena posterior al periodo de observación | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | | | | | | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | |
| Método de cálculo | $TVPA = ((PACR_t + PACH_t + PACNR_t + PAG_t) / TPA_{t-1}) - 1) * 100$ Donde: TVPA: Tasa de variación de Pasajeros Atendidos PACR: Pasajeros atendidos en Aviación Comercial Regular. PACH: Pasajeros atendidos en Vuelos Chárter. PACNR: Pasajeros atendidos en Aviación Comercial No Regular. PAG: Pasajeros atendidos en Aviación General. TPA _{t-1} : Total de pasajeros atendidos en el mismo periodo anterior t: Año de observación | | | | | | | | | |
| Observaciones | El TVPA corresponde a la suma de los pasajeros atendidos en aviación comercial regular, vuelos chárteres, aviación comercial no regular y aviación general. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Pasajeros atendidos en Aviación Comercial Regular (miles) | Valor variable 1 | 199.435 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Pasajeros atendidos en Vuelos Chárter (miles) | Valor variable 2 | 0.036 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 3 | Pasajeros atendidos en Aviación Comercial No Regular (miles) | Valor variable 3 | 1.028 | Fuente de información variable 3 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 4 | Pasajeros atendidos en Aviación General (miles) | Valor variable 4 | 5.118 | Fuente de información variable 4 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 5 | Total de pasajeros atendidos en el mismo periodo anterior (miles) | Valor variable 5 | 205.617 | Fuente de información variable 5 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V., S | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $TVPA = (((199.435 + 0.036 + 1.028 + 5.118) / 172.111) - 1) * 100 = 19.5$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 19.5 | | | | Hubo un crecimiento del diecinueve punto cinco por ciento en los pasajeros atendidos en 2022 con respecto al total de pasajeros atendidos en el 2021 | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 99.1 | | | | | Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento de la economía nacional. Las condiciones necesarias para llegar a esta meta son: crecimiento del PIB nacional y control del virus Covid-19; desarrollo hotelero y residencial; crecimiento del número de turistas y mejoras viales para reducir el tiempo de llegada a la zona. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 21.1 | 74.3 | 25.8 | 1.6 | 31.2 | -4.2 | 14.8 | 29.0 | -37.0 | 29.8 | 19.5 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 69.2 | | | | | 99.1 | | | | | |

Parámetro 2 del Objetivo prioritario 1

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 1.3 Tasa de variación porcentual en el número de operaciones realizadas en aviación comercial regular. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Contribuir al incremento de la conectividad aérea, mediante la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de fomentar el crecimiento regional. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide la variación porcentual anual en el número de operaciones realizadas en el Aeropuerto Internacional de Tepic con respecto al periodo inmediato anterior. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Primera quincena posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | $TVPOR = ((OR_t / OR_{t-1}) - 1) * 100$ Donde: TVPOR: Tasa de variación porcentual de operaciones realizadas. OR _t : Operaciones realizadas en aviación comercial regular. OR _{t-1} : Operaciones realizadas en aviación comercial regular en el mismo periodo anterior. t: Año de observación | | | | | | | | | |
| Observaciones | Las cifras de las operaciones realizadas en aviación comercial regular están expresadas en miles. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Operaciones realizadas en aviación comercial regular (miles) | Valor variable 1 | 1.898 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Operaciones realizadas en aviación comercial regular en el mismo periodo anterior (miles) | Valor variable 2 | 1.714 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $TVPOR = ((1.898 / 1.714) - 1) * 100 = 10.7$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 10.7 | | | | Hubo un crecimiento del diez punto siete por ciento de las operaciones realizadas en 2022 con respecto a las operaciones realizadas en el 2021 | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 94.7 | | | | | Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento de la economía nacional. Las condiciones necesarias para llegar a esta meta son: crecimiento del PIB nacional y control del virus Covid-19; desarrollo hotelero y residencial; crecimiento del número de turistas y mejoras viales para reducir el tiempo de llegada a la zona. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 4.4 | 30.3 | 45.6 | 2.0 | 30.5 | -29.4 | -1.4 | 4.6 | -36.1 | 11.2 | 10.7 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 100.2 | | | | | 94.7 | | | | | |

Meta 1 del Objetivo prioritario 2

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|--|---|---|--|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 2.1 Porcentaje de acciones de supervisión de infraestructura y procedimientos operativos realizadas. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Eleva la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el porcentaje de cumplimiento de las acciones de supervisión requeridas para mantener la certificación de aeródromos que se refrenda cada 3 años. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Primer bimestre del ejercicio posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Constante | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | $P = (ASIP / ASIPR) * 100$ Donde: P= Porcentaje de acciones de supervisión realizadas. ASIP: Acciones de supervisión de infraestructura y procedimientos realizadas. ASIPR: Acciones de supervisión de infraestructura y procedimientos requeridas. | | | | | | | | | |
| Observaciones | Se realiza una supervisión diaria a 18 procedimientos, correspondientes a: zonas pavimentadas, señales, ayudas a la navegación, SEI, servicios de rampa y peligros de la fauna, entre otros, definidos en la normatividad establecida para mantener el certificado de aeródromo civil. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Acciones de supervisión de infraestructura y procedimientos realizadas. | Valor variable 1 | 6,570 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Acciones de supervisión de infraestructura y procedimientos requeridas. | Valor variable 2 | 6,570 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $P = (6,570 / 6,570) * 100 = 100$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | 100 | | | Se cumplió al cien por ciento con las supervisiones diarias (365 días del año) de los 18 procedimientos requeridos. | | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| 100 | | | | Se considera la supervisión diaria a 18 procedimientos en un periodo anual. Se debe cumplir al cien por ciento con las 6570 acciones para mantener la certificación. | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| ND | ND | ND | ND | ND | ND | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 100 | | | | | 100 | | | | | |

ND: No disponible.

Parámetro 1 del Objetivo prioritario 2

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 2.2 Índice de accidentes o incidentes registrados en el aeropuerto. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el número de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria por cada 10,000 operaciones de aviación comercial regular. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Índice | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Primera quincena del ejercicio posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Descendente | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | $I = (AOI / OPS) * C1$ Donde: I: Índice de accidentes o incidentes registrados en el aeropuerto. AOI: Número de accidentes o incidentes registrados en el periodo observado. OPS: Operaciones de aviación comercial regular realizadas en el periodo observado. C1: Constante con valor igual a 10,000. | | | | | | | | | |
| Observaciones | El índice se interpreta como 5 accidentes o incidentes por cada 10,000 operaciones de aviación comercial regular. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Número de accidentes o incidentes registrados en el periodo observado . | Valor variable 1 | 1 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Operaciones de aviación comercial regular realizadas en el periodo observado. | Valor variable 2 | 1,898 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 3 | Constante con valor igual a 10,000. | Valor variable 3 | 10,000 | Fuente de información variable 3 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $T = (1 / 1898) * 10,000 = 5.27$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 5.27 | | | | Corresponde al índice de accidentes o incidentes por cada 10,000 operaciones de aviación comercial regular. | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 1.35 | | | | | Se espera que el valor del índice tenga una tendencia descendente en la medida que se incrementan las operaciones y las medidas de seguridad operacional. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 7.62 | 5.85 | 4.02 | 3.94 | 3.02 | 4.27 | 4.33 | 4.14 | 6.49 | 5.83 | 5.27 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 2.63 | | | | | 1.35 | | | | | |

Parámetro 2 del Objetivo prioritario 2

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 2.3 Nivel de satisfacción del usuario en la calidad de los servicios. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Elevar la seguridad operacional y la calidad en la atención a pasajeros, cumpliendo con los estándares nacionales e internacionales en la materia, en beneficio de los clientes y usuarios del aeropuerto. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide la satisfacción de los usuarios, a partir de su percepción de la calidad en los servicios proporcionados por el aeropuerto (servicios comerciales, edificio terminal, aerolíneas, estacionamientos públicos, procedimientos, servicios aeroportuarios y pistas y calles de rodaje, entre otros), a través de la aplicación de encuestas de satisfacción con una escala de medición cuantitativa. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Trimestral | | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Calificación | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Calidad | Disponibilidad de la información | Primera quincena del ejercicio posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | <p style="text-align: center;">CAS = CAE / NES</p> <p>Donde: CAS= Nivel de satisfacción del usuario. CAE= Suma del promedio de calificaciones obtenidas por tipo de encuesta. NES= Número de tipos de encuesta por segmentación de usuarios.</p> | | | | | | | | | |
| Observaciones | <p>Los tipos de encuestas se aplican a una muestra total segmentada de acuerdo al tipo de usuario: Personal de servicio en tierra; pasajeros; lado aire; autoridades y representantes de gobierno; arrendatarios; AFAC; visitantes y usuarios en general.</p> <p>Los parámetros para el valor obtenido CAS (Nivel de satisfacción del usuario) son los siguientes: de 0 a 7.9 = usuarios insatisfechos. de 8 a 10 = usuarios satisfechos.</p> | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Suma del promedio de calificaciones obtenidas por tipo de encuesta | Valor variable 1 | 48.4 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Número de tipo de encuesta por segmentación de usuarios | Valor variable 2 | 6 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | CAS = 48.4/ 6 = 8.1 | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 8.1 | | | | De acuerdo con los parámetros establecidos, el nivel de satisfacción obtenido es de usuarios satisfechos. | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 8.3 | | | | | Se pretende aumentar la calificación cuantitativa para mantener el nivel de satisfacción de los usuarios. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 8.3 | 8.3 | 8.3 | 8.4 | 8.0 | 8.3 | 8.4 | 8.6 | ND | 8.1 | 8.1 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 8.2 | | | | | 8.3 | | | | | |

ND: No disponible.

Meta 1 del Objetivo prioritario 3

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Nombre | 3.1 Porcentaje de personal capacitado. | | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población. | | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el porcentaje del total del personal adscrito al aeropuerto que recibieron alguna capacitación para mejorar el desempeño de sus funciones y actividades. | | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | El mes posterior al periodo de observación | | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | | |
| Método de cálculo | $P_n = (PC_n / TP_n) * 100$ Donde: Pn: Porcentaje de personal capacitado en el periodo "n". PCn: Personal capacitado en el periodo "n". TPn: Total de personal adscrito al aeropuerto en el periodo "n". n: Año de observación. | | | | | | | | | | |
| Observaciones | Se considera al personal que por lo menos recibió un curso de capacitación. El programa de capacitación contempla el total de personal adscrito al Aeropuerto Internacional de Tepic. | | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Personal capacitado en el periodo "n". | Valor variable 1 | 28 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | |
| Nombre variable 2 | Total de personal adscrito al aeropuerto en el periodo "n". | Valor variable 2 | 30 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $P = (28/30) * 100 = 93$ | | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | Nota sobre la línea base | | | | | | | | |
| Valor | 93 | | El noventa y tres por ciento del personal adscrito recibió por lo menos un curso de capacitación. | | | | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | | | |
| 100 | | | El cien por ciento del personal adscrito al Aeropuerto Internacional de Tepic, así como el personal de nuevo ingreso que se incorpore, contará por lo menos con una capacitación. | | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |
| ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | 30 | 93 | |
| METAS | | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | | 2024 | | | | | |
| 95 | | | | | | 100 | | | | | |

ND: No disponible.

Parámetro 1 del Objetivo prioritario 3

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|------|------|------|------|------|
| Nombre | 3.2 Porcentaje de cursos de capacitación técnica impartidos. | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el porcentaje de cursos en aspectos técnicos de la operación aeroportuaria, impartidos al personal operativo del Aeropuerto Internacional de Tepic. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | El mes posterior al periodo de observación | | | | | | | |
| Tendencia esperada | Constante | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | | | |
| Método de cálculo | $P_n = (CCAn / CPAn) * 100$ Donde: Pn: Porcentaje de cursos de capacitación. CCAn: Cursos de capacitación técnica impartidos en el año "n". CPAn: Total de cursos de capacitación técnica programados en el año "n". n: Año de observación. | | | | | | | | | |
| Observaciones | Los cursos de capacitación técnicos abarcan temas como: manual de aeródromos, reglas de operación, manejo y control de fauna, entre otros, a fin de incrementar las competencias laborales del personal operativo y elevar la seguridad y la calidad en la prestación de los servicios. El programa de capacitación de cada año incluye estos cursos para el personal técnico. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Cursos de capacitación técnica impartidos técnica en el año "n". | Valor variable 1 | 4 | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Nombre variable 2 | Total de cursos de capacitación técnica programados en el año "n". | Valor variable 2 | 4 | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $IPC = (4/4) * 100 = 100$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 100 | | | | Se cumplió al cien por ciento con la impartición de los cursos técnicos para el personal operativo. | | | | | |
| Año | 2022 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 100 | | | | | Se pretende dar cumplimiento a la totalidad del programa de capacitación de cursos técnicos para el personal operativo. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | 100 |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 100 | | | | | 100 | | | | | |

ND: No disponible.

Parámetro 2 del Objetivo prioritario 3

| ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------|-------------------------|---|---|---|--|-------------|-------------|-------------|
| Nombre | 3.3 Porcentaje de aprovechamiento de la superficie comercial | | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | Mejorar el desempeño del aeropuerto a través de la implementación de mejores prácticas financieras y administrativas, definidas con base en la normatividad establecida por la Administración Pública Federal, con la finalidad de consolidar su desarrollo en beneficio de la población. | | | | | | | | | |
| Definición o descripción | Mide el porcentaje de aprovechamiento por arrendamiento de la superficie destinada para uso comercial en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Tepic. | | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Aeropuerto Internacional de Tepic | | | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | |
| Tipo | Gestión | | | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | | | Periodo de recolección de los datos | enero a diciembre | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | | | Disponibilidad de la información | El mes posterior al periodo de observación | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | | | Unidad responsable de reportar el avance | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | | | |
| Método de cálculo | $PAC = (MA / MDA) * 100$ Donde: PAC: Porcentaje de aprovechamiento comercial del aeropuerto. MA: Metros cuadrados arrendados en el periodo. MDA: Metros cuadrados disponibles para arrendamiento comercial en el periodo | | | | | | | | | |
| Observaciones | Derivado de la ampliación del edificio terminal, el número de metros cuadrados disponibles para arrendamiento comercial se incrementará. | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Metros cuadrados arrendados. | | Valor variable 1 | 207.96 | | Fuente de información variable 1 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | |
| Nombre variable 2 | Metros cuadrados disponibles para arrendamiento comercial. | | Valor variable 2 | 207.96 | | Fuente de información variable 2 | Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. | | | |
| Sustitución en método de cálculo | $PAC = (207.96 / 207.96) * 100 = 100$ | | | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | | |
| Línea base | | | | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 100 | | | | En 2021 los metros cuadrados disponibles para arrendamiento comercial fueron arrendados al cien por ciento. | | | | | |
| Año | 2021 | | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 100 | | | | | Derivado de la ampliación del edificio terminal, el número de metros cuadrados disponibles para arrendamiento comercial se incrementará. Se espera que para 2024 se encuentren arrendados en su totalidad los metros cuadrados adicionales. | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | 100 | NA |
| METAS | | | | | | | | | | |
| 2023 | | | | | 2024 | | | | | |
| 50 | | | | | 100 | | | | | |

NA: No aplica.

10.- Epílogo: Visión hacia el futuro

En los próximos 20 años el Aeropuerto Internacional de Tepic habrá aumentado su eficiencia y productividad, manteniendo finanzas sanas. La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. habrá consolidado al aeropuerto como un nodo de interconexión para la zona norte de la Riviera Nayarit, conectándola con destinos internacionales y ofreciendo más oportunidades para los turistas nacionales de acceder a este punto; así mismo, habrá contribuido al desarrollo del sector turístico y al desarrollo social del país, mediante la creación de fuentes de empleo y la generación de derrama económica para la comunidad.

De igual manera, habrá ayudado a resolver los problemas de saturación de los grandes aeropuertos de la zona y estará al nivel competitivo de los aeropuertos que se ubican en la región y que son operados por grupos privados, siendo un referente en la prestación de servicios aeroportuarios, comerciales y complementarios de calidad, cumpliendo con la normatividad nacional e internacional en la materia.

En beneficio de la población, el aeropuerto habrá fortalecido su papel social como facilitador de la infraestructura aeroportuaria para el traslado de mercancías y personas entre comunidades aisladas; así como, favoreciendo la protección al medio ambiente y llevando a cabo todas y cada una de sus actividades con apego a las políticas de austeridad, honradez y honestidad.

Para el logro de esta visión, hacia el 2024 la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. habrá ampliado y modernizado la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Tepic, fomentando las condiciones para que operen más aerolíneas nacionales e internacionales, lo que fortalecerá la posibilidad de atender una demanda de 1.4 millones de pasajeros en el 2030 y 2.5 hacia el 2036.
