

**SEGUNDA SECCION**  
**PODER EJECUTIVO**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA**

**PROGRAMA Nacional de Normalización 2016. (Continúa en la Tercera Sección)**

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

**PROGRAMA NACIONAL DE NORMALIZACIÓN 2016**

La Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía, en su carácter de Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Normalización, con fundamento en los artículos 61-A de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 55, 56 y 57 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 21 fracción VIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

**CONSIDERANDO**

Que dentro de los objetivos de la presente administración, tendientes al impulso tanto económico como tecnológico de los distintos sectores de la industria y el comercio, se encuentra el fomento de la producción y prestación de bienes y servicios cada vez más eficientes y con mejores niveles de calidad y, consecuentemente, más competitivos en el mercado nacional e internacional;

Que bajo este esquema, el Gobierno Federal ha diseñado e implementado una serie de mejoras regulatorias en los procesos de normalización, con el fin de satisfacer las cada vez más exigentes necesidades de los diferentes sectores económicos en esa materia;

Que el Programa Nacional de Normalización es el instrumento idóneo para planear, informar y coordinar las actividades de normalización nacional, tanto en el ámbito obligatorio, como en el voluntario, por lo que se busca que el mismo sea un verdadero instrumento de información y difusión al público en materia de normalización;

Que la Comisión Nacional de Normalización es el órgano que a nivel federal está encargado de coadyuvar con la política de normalización y coordinar las actividades que en esta materia corresponde realizar a las distintas dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, y

Que habiendo dado cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 61-A de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 57 de su Reglamento, el Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Normalización integró el Programa Nacional de Normalización 2016, el cual fue revisado por el Consejo Técnico de dicha Comisión y aprobado por unanimidad por esta última el 17 de diciembre de 2015, ha tenido a bien publicar el siguiente:

(...)

**PROGRAMA NACIONAL DE NORMALIZACIÓN 2016**

**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

(...)

**COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

**PRESIDENTE:** YURIRIA MASCOTT PÉREZ  
**DIRECCIÓN:** AVENIDA UNIVERSIDAD Y XOLA, EDIFICIO "C" PRIMER PISO, ALA ORIENTE COL. NARVARTE, C.P. 03020, MÉXICO, D. F.  
**TELÉFONO:** 57 23 94 60, 57 23 93 00, EXT. 17400  
**FAX:** 54 88 42 09  
**C. ELECTRÓNICO:** yuriria.mascott@sct.gob.mx

**I. Temas a ser iniciados y desarrollados como normas oficiales mexicanas****A. Temas Nuevos**

1. Contenido del manual de despacho para empresas de transporte aéreo de servicio al público, así como para empresas que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos.

**Objetivo y justificación:** Establecer las características, criterios, procedimientos y contenido del manual de despacho para concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público, así como para personas morales que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos, a fin de contar con la información necesaria y vigente de las limitaciones y políticas de operación de la empresa, que permitan garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y proteger las vías generales de comunicación.

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil señala que todo concesionario o permisionario de transporte aéreo, así como las personas morales que autorice la Secretaría y que presten los servicios de despacho, o bien, de despacho y control de vuelos, es responsable de elaborar el plan operacional de vuelo, el manifiesto de carga y balance, así como de realizar la vigilancia de vuelos y de la operación de aeronaves de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes. Dado lo anterior, existe la necesidad de emitir la NOM-040-SCT3-2016, que establecerá el contenido del manual de despacho para empresas de transporte aéreo de servicio al público, así como para empresas que prestan el servicio de despacho o despacho y control de vuelos.

Asimismo, siendo México un Estado parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944; al emitirse la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT3-2016, el Estado Mexicano cumplirá con los compromisos adquiridos en este convenio y lo señalado en su Anexo 6, Partes I y III, referente al despacho de aeronaves.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1,4 y 6 fracciones I, III, V, XI, XIII, XV y XVI, 17 y 35 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 89, 103, fracción I, 109, fracciones II y III, 110 fracción VII, 152, 154 y 167 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**B. Temas Reprogramados****B.1) Que han sido publicados en el Diario Oficial de la Federación como Proyecto para consulta pública.**

2. Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-14/2-SCT3-2014, Que Establece los Requisitos para Regular la Construcción, Modificación y Operación de los Helipuertos.

**Objetivo y justificación:** Establecer los requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los Helipuertos en México, en aspectos técnico-aeronáuticos, en apego a las especificaciones contenidas en los documentos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y demás suplementos, resoluciones, manuales de apoyo y notas de estudio que emite dicho Organismo Internacional, generando que la infraestructura de los helipuertos contribuya a que las operaciones se lleven a cabo bajo estándares de eficiencia, calidad y seguridad operacional.

El transporte aéreo y su industria han crecido de manera vertiginosa en los últimos años, exigiendo a los países, bases normativas óptimas y eficientes, que puedan generar y fomentar el crecimiento propio de la industria.

El Anexo 14, Vol. II, Helipuertos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, define las Normas y Métodos Recomendados (especificaciones) que prescriben las características físicas y las superficies limitadoras de obstáculos con que deben contar los helipuertos, y ciertas instalaciones y servicios técnicos que normalmente se suministran en un helipuerto.

Asimismo, México como Estado parte de la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la obligación de generar las bases normativas necesarias para la correspondiente adopción de los

Anexos, por lo cual se hace necesaria la publicación de la Norma Oficial Mexicana que establezca los requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los helipuertos, con el objeto de que la infraestructura de los mismos, genere y potencialice la seguridad operacional.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80 y 81 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 17 y 18 de la Ley de Aeropuertos; 1, 2, 3, 5, 8, 9 y 17 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2014.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 20 de octubre 2015.

3. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-017/5-SCT3-2012**, Que Establece las Especificaciones para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

**Objetivo y justificación:** Establecer la regulación para el transporte por vía aérea de mercancías clasificadas como peligrosas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sin su debida clasificación, etiquetado y embalaje, entre otras características que permitan identificar su peligrosidad, han sido causa de accidentes aéreos, al reaccionar por sí mismas o por las condiciones de medio ambiente en los compartimientos de carga de las aeronaves en las diferentes fases de un vuelo, por lo que algunas de estas mercancías, por su grado de peligrosidad, deben ser limitadas en cantidad o no deben ser transportadas por vía aérea; lo anterior, con la finalidad de mantener la seguridad de una aeronave en vuelo en apego al Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Asimismo, ciertas mercancías peligrosas pueden ser transportadas por lo pasajeros en cantidades limitadas y bajo ciertas reglas, a efecto de evitar el uso de éstas para el apoderamiento ilícito de las aeronaves, que en los últimos años se ha realizado por grupos subversivos o de guerrilla.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., 14, 18, 26 y 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40, fracciones I, III, XVI y XVII, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, 17 y 34 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 43, 45, 46 y 84, fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, 21 fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2007.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 07 de mayo de 2013.

4. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-020/2-SCT3-2013**, Reglas del Aire que Establecen las Disposiciones para la Operación de las Aeronaves.

**Objetivo y justificación:** Establecer las disposiciones relativas a la operación de las aeronaves, para la observancia del personal que interviene en su operación dentro de la FIR México y la FIR Mazatlán Oceánica (Región de Información de Vuelo por sus siglas en inglés: Flight Information Región).

Las Reglas del Aire, se encargan de las disposiciones relativas al vuelo de las aeronaves y la operación de las mismas, en el área de movimiento de los aeródromos/aeropuertos civiles, y que se describen en las Reglas Generales de Vuelo y Tierra, las Reglas de Vuelo por Instrumentos, las Reglas de Vuelo Visual, y aquellas relacionadas con los Servicios de Tránsito Aéreo, entre otras, mismas que deben observar el personal que interviene en la operación de las aeronaves que pretendan realizar operaciones en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de México.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII

y XVI, 17, 35, 36 y 37 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 195 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2012.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 04 de marzo de 2014.

5. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-021/5-SCT3-2013**, Que Establece las Especificaciones del Sistema de Calidad para Producción de Aeronaves, Motores, Hélices y Artículos para la Industria Aeronáutica.

**Objetivo y justificación:** Establecer el contenido del Manual de Control de Producción, que deben presentar los fabricantes y productores nacionales de aeronaves, motores, hélices, accesorios y componentes para su uso en el medio aeronáutico.

El desarrollo continuo de las aeronaves y sus componentes, y los altos niveles de confiabilidad requeridos en el transporte aéreo, exigen el establecimiento de disposiciones relativas a la producción de aeronaves y sus componentes, a fin de mantener altos estándares de calidad durante su desarrollo y proceso de fabricación, los cuales deben garantizar su aeronavegabilidad. México es potencialmente un país en el cual diversos fabricantes de aeronaves y componentes, han tomado como estado viable para el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores, partes y componentes; esto requiere de un marco jurídico que brinde certeza, para llevar su control y vigilancia, así como, certificar, convalidar y autorizar los proyectos de construcción o modificación de las aeronaves, sus partes y productos utilizados en la aviación. Asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional ha modificado las actuales normas y métodos recomendados en esta materia, por lo cual se propone realizar la emisión de la Norma Oficial Mexicana NOM-021/5-SCT3-2014, con aplicación en empresas de manufactura de aeronaves y partes que existen en el sector aéreo nacional.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, II, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI y 17 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2009.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 01 de noviembre de 2013.

6. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-036-SCT3-2012**, Que Establece dentro de la República Mexicana los Límites Máximos Permisibles de Emisión de Ruido Producido por las Aeronaves de Reacción Subsónicas, Propulsadas por Hélice, Supersónicas, STOL y Helicópteros, así como los Requerimientos para dar Cumplimiento a Dichos Límites.

**Objetivo y justificación:** Establecer los límites máximos permisibles de emisión de ruido producido por las aeronaves, su método de medición, así como los requerimientos para dar cumplimiento a dichos límites.

El avance tecnológico sobre la reducción en los niveles de ruido producido por las aeronaves, ha permitido que en los últimos años se estén incorporando mejoras en los sistemas de las aeronaves de reciente fabricación y, derivado de esta situación, la Organización de Aviación Civil Internacional ha modificado las actuales Normas y Métodos Recomendados en esta materia, por lo cual se propone la emisión de la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2012, a fin de que se tenga una normativa actualizada, la cual deben cumplir todas las aeronaves que existen en el sector aéreo nacional.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, II, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y

Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, y 76 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34, fracción II, 126, fracción VI, 131, fracción I, 147, 148, 149, 150 y 151 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2009.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 03 de diciembre de 2013.

7. Proyecto de Norma Oficial Mexicana, **PROY-NOM-91/2-SCT3-2014**, Que Establece los Requerimientos para la Vigilancia Dependiente Automática-Radiodifusión (ADS-B, Automatic Dependent Surveillance Broadcast).

**Objetivo y justificación:** Establecer los requisitos de operación que deben cumplir los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, que pretendan operar bajo el nuevo Sistema para la Vigilancia Dependiente Automática - Radiodifusión (*ADS-B, Automatic Dependent Surveillance Broadcast*).

El continuo crecimiento de la aviación nacional e internacional demanda un incremento en la capacidad del espacio aéreo y encamina a la necesidad de utilizarlo en forma óptima. Aunado al aumento de las operaciones en el espacio aéreo nacional, y para brindar mayor nivel de seguridad en las mismas, es que se requiere brindar el desarrollo de aplicaciones de navegación en diversas regiones del espacio aéreo para todas las aeronaves. Dichas necesidades implican mejoras en la navegación y éstas pueden expandirse potencialmente para el suministro de orientación para movimiento de las aeronaves.

Unido a las nuevas tecnologías de los requisitos basados en el *Performance (rendimiento operacional)* de las aeronaves, se identifican en especificaciones de instrumentos e infraestructura, así como demás aditamentos como sensores y equipos de navegación que pueden ser utilizados para cumplir los requisitos de la aviación a nivel mundial.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 46, 47, fracción I, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XII y XVI, 17 y 35 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 132, 133 y 134 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2013.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 03 de marzo de 2015.

8. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-117-SCT3-2015**, Que Establece las Especificaciones del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga (*FRMS: Fatigue Risk Management System*).

**Objetivo y justificación:** Establecer los requisitos para el desarrollo e implementación de Sistemas de Gestión Asociados a la Fatiga (FRMS).

El continuo crecimiento de la aviación nacional e internacional demanda un incremento en la capacidad del espacio aéreo y encamina a la necesidad de utilizarlo en forma óptima; asimismo, debido al aumento de las operaciones en el espacio aéreo nacional, se hace necesario brindar el mayor nivel de seguridad en las mismas, por lo que se requiere controlar y gestionar constantemente los riesgos de la seguridad operacional relacionados con la fatiga, basándose en los principios y conocimientos científicos, médicos y experiencia operacional, con la intención de asegurar que los miembros del personal de vuelo estén desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y

Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, y 17 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 79 y 82 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2013.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 30 de mayo de 2014.

9. Proyecto de Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-145/1-SCT3-2014**, Que Establece los Requisitos y Especificaciones para el Establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico.

**Objetivo y justificación:** Establecer y regular requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos.

La Ley de Aviación Civil introduce la figura del taller aeronáutico, como aquella instalación destinada al mantenimiento o la reparación de aeronaves y de sus componentes, que incluyen sus accesorios, sistemas y partes, y también la fabricación o ensamblaje, siempre y cuando se realicen con el fin de dar mantenimiento o para reparar aeronaves en el propio taller aeronáutico. Por lo tanto, es de vital importancia dictar los requerimientos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los talleres aeronáuticos, con la finalidad de asegurar que los trabajos de mantenimiento y reparación; así como de fabricación o ensamblaje (para dar mantenimiento y reparación) a las aeronaves, se realicen conforme a los lineamientos establecidos en la Ley de Aviación Civil y en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como en los procedimientos establecidos por las entidades responsables del Diseño de Tipo de las aeronaves, accesorios o componentes, y avalados por la Autoridad Aeronáutica, ello con la finalidad de proteger las Vías Generales de Comunicación y la seguridad de sus usuarios.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, II, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII, XVI, 17 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 y 146 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2009.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 05 de agosto de 2013.

## **B.2) Que no han sido Publicados.**

10. Requerimientos para Obtener la Aprobación de Tipo o Autorización de Operación para el Sistema de Aeronave no Tripulada (UAS).

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos que el propietario o poseedor de la aeronave debe cumplir para obtener la Aprobación de Tipo del Diseño de un Sistema de Aeronave no Tripulada (UAS) y su autorización de operación, considerando que las UAS deben presentar los mismos estándares de seguridad y operación que una aeronave tripulada.

Toda aeronave para realizar vuelos, debe contar con el Certificado de Aeronavegabilidad, y obtener previamente el Certificado de Tipo o de Aprobación de Tipo que emite o convalida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), mediante las pruebas, cálculos y evidencia de que la aeronave cumple con los estándares de diseño, fabricación y construcción para su operación segura dentro del espacio aéreo mexicano; asimismo, debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 8 "Aeronavegabilidad", al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América en 1944, los fabricantes de aeronaves y la Autoridad de Aviación Civil, deben asegurar la aplicación de los estándares necesarios para prevenir accidentes y proteger a los tripulantes, pasajeros y terceras personas. La Norma Oficial Mexicana establecerá los requisitos de aprobación para todos los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS), sea por diseño o fabricación, dentro del territorio de los

Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero. Cualquier otro método distinto, propuesto por un solicitante para dar cumplimiento a los requisitos aplicables, debe someterse a consideración de la Autoridad Aeronáutica, quien la analizará y determinará su aceptación cuando se cumplan los niveles de seguridad requeridos.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, II, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, VI, XI, XIII y XVI, 30, 32, 40, 45 y 70 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley sobre Metrología y Normalización; 17, 127 y 131 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

11. Contenido mínimo del Programa Local de Seguridad Aeroportuaria.

**Objetivo y Justificación:** Establecer la base legal que define el contenido mínimo del Programa de Seguridad para los aeródromos civiles de servicio al público.

Es necesario disponer de un documento normativo actualizado que defina y establezca el contenido del Programa de Seguridad de los Aeropuertos; actualmente se cuenta con un documento que establece el Programa de Seguridad emitido en el año 2001, cabe señalar que este programa es dispuesto por los aeropuertos, sin embargo dicho documento se encuentra desactualizado con respecto a la reglamentación internacional emitida recientemente.

Por otra parte, de acuerdo a las recomendaciones emitidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la atención de actos de interferencia ilícita debe ser parte del Plan de Contingencia y el Plan de Emergencia debe contener los mecanismos para afrontar eventos accidentales (emergencias por fenómenos naturales y seguridad operacional).

El disponer de esta Norma Oficial Mexicana, permitirá a los concesionarios de aeropuertos contar con una guía actualizada que defina el contenido y estructura de un Programa de Seguridad, coadyuvando a lograr el objetivo del documento que es prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

Además de lo anterior, en la atención de auditorías de la OACI, el contar con esta Norma Oficial Mexicana, permitirá subsanar observaciones en materia de seguridad de la aviación civil vertidas en la última auditoría, del organismo antes referido, realizada a nuestro país.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII, XVI y último párrafo de la Ley de Aviación Civil; 72 y 73 de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 44 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 50, 125, 151, 152, fracciones X y XI del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, III y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fecha estimada de inicio y terminación:** julio 2015 a junio de 2016.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

12. Procedimiento para la inspección de pasajeros y equipaje de mano en los aeródromos civiles de servicio al público.

**Objetivo y Justificación:** Establecer las bases de regulación y estandarización de la operación del servicio de inspección de pasajeros y equipaje de mano en los aeródromos civiles de servicio al público.

Es necesario disponer de un documento normativo que establezca los parámetros mínimos de operación que se deben cumplir en la prestación del servicio de inspección de pasajeros y equipaje de mano, que brinde sustento legal a las inspecciones y que estandarice la aplicación de los procedimientos de seguridad en los aeródromos de servicio al público, esto coadyuvará a que los usuarios del servicio de transporte aéreo se familiaricen con la aplicación de esta medida de seguridad, facilitando la aplicación del proceso de inspección.

Por otra parte, el disponer de esta Norma Oficial Mexicana (NOM), permitirá a los concesionarios de aeropuertos que se proporcione el servicio con mayor efectividad y evitando quejas de usuarios; lo que contribuirá a lograr el objetivo de la inspección que es prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita, brindando el servicio con estándares de calidad y eficiencia definidos en la NOM referida.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

Además de lo anterior, en la atención de auditorías de la OACI, el contar con esta Norma Oficial Mexicana, permitirá subsanar observaciones en materia de seguridad de la aviación civil vertidas en la última auditoría, del organismo antes referido, realizada a nuestro país.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, VII, XI, XIII, XVI y último párrafo, 33 y 34 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 43 y 46 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 152, fracción III y 154 del Reglamento de Ley de Aeropuertos; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

13. Lineamientos del sistema de tarjetas de identificación aeroportuaria en los aeródromos civiles.

**Objetivo y justificación:** Establecer la base legal que define la operación y requisitos a cumplir por el sistema de tarjetas de identificación para los aeródromos civiles de servicio al público.

Es necesario disponer de un documento normativo que defina y establezca los requisitos a cumplir para que se pueda emitir una tarjeta de identificación aeroportuaria, así como la operación del sistema en general; hoy en día existen diferentes criterios aplicables para emitir una tarjeta de identificación aeroportuaria, que van desde sus características físicas hasta los documentos (requisitos) que se solicitan a los empleadores, prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios, así como a la población aeroportuaria en general, lo que trae como consecuencia que no esté normado el proceso general.

Además de lo anterior, en la atención de auditorías de la Organización de Aviación Civil Internacional, el contar con esta Norma Oficial Mexicana, permitirá subsanar observaciones en materia de seguridad de la aviación civil vertidas en la última auditoría, del organismo antes referido, realizada a nuestro país.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley



Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XVI y último párrafo de la Ley de Aviación Civil; 47 de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 55, fracción VIII, 57, 117, 118, 120, 151, 152, 155, 156, 157, 158, 159 y 170 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

14. Requisitos y procedimientos para la inspección de equipaje facturado, de bodega o documentado que se transporta en aeronaves del servicio público en territorio nacional.

**Objetivo y Justificación:** Establecer las bases de regulación y estandarización de la operación del servicio de inspección de equipaje facturado, de bodega o documentado en los aeródromos civiles de servicio al público.

Es necesario disponer de un documento normativo que establezca el procedimiento general y las directrices que se deben de cumplir en la prestación del servicio de inspección de equipaje facturado, documentado o de bodega, que brinde sustento legal a las inspecciones y que estandarice la aplicación de los procedimientos de seguridad en los aeródromos de servicio al público de acuerdo a la infraestructura disponible, esta normatividad servirá también para definir las funciones y responsabilidades de los diferentes involucrados en la aplicación de esta medida de seguridad.

Por otra parte, el disponer de esta Norma Oficial Mexicana (NOM), permitirá a los concesionarios de aeropuertos y operadores del transporte aéreo que se proporcione el servicio con efectividad al tener establecido y definido el equipamiento de seguridad mínimo que se debe de disponer para realizar las inspecciones; lo que contribuirá a lograr el objetivo de la aplicación de esta medida de seguridad que es prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita, brindando el servicio con los estándares de calidad y eficiencia definidos en la Norma Oficial Mexicana propuesta.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

Además de lo anterior, en la atención de auditorías de la OACI, el contar con esta Norma Oficial Mexicana, permitirá subsanar observaciones en materia de seguridad de la aviación civil vertidas en la última auditoría, del organismo antes referido, realizada a nuestro país.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, VII, XI, XIII, XVI y último párrafo de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 152, fracciones III y IV, 153 y 154 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

15. Requisitos relativos a las entradas múltiples y por única ocasión.

**Objetivo y Justificación:** Establecer los requisitos generales para la internación de aeronaves civiles extranjeras destinadas al servicio de transporte aéreo privado no comercial para su operación en el espacio aéreo mexicano.

Es necesario disponer de una Norma Oficial Mexicana que establezca un mecanismo de aprobación y autorización para las aeronaves con matrícula extranjera destinadas al servicio aéreo privado no comercial que pretendan ingresar al espacio aéreo mexicano, con fundamento en lo establecido en el artículo 29 de la Ley de Aviación Civil.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional, estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

**Fundamento legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, VII, XI, XIII, XVI y último párrafo, y 29 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

**16. Requerimientos y Especificaciones para Prevenir la Pérdida de Control en Vuelo de las Aeronaves.**

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos y especificaciones del entrenamiento que deben cumplir las tripulaciones de vuelo, para recuperación de las aeronaves en condiciones inusuales de vuelo, como son: falla estructural o pérdida de potencia, inadecuada gestión de vuelo, fallas de sistemas principales o de control y factores ambientales; la presente será aplicable a todos los Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos Nacionales, cuyas aeronaves posean marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas o extranjeras.

Siendo México un Estado parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América en 1944, en el cual se regulan y armonizan los requerimientos y especificaciones del entrenamiento para las tripulaciones de vuelo y de esta manera mitigar los eventos de pérdida de control en vuelo.

La principal causa de accidentes en la aviación comercial entre los años 2001 y 2011 fue la pérdida de control en vuelo, o por sus siglas en inglés LOC-I (Lost Control In-Flight), repercutiendo en resultados catastróficos donde pocas personas sobrevivieron.

De este modo, el Estado Mexicano reforzará los compromisos adquiridos en el Convenio de Chicago y a lo señalado en su Anexo 6, Partes I, II y III, referentes a Operaciones de Aeronaves, para establecer el entrenamiento que deben cumplir las tripulaciones de vuelo para recuperar una aeronave en cualquiera de las condiciones inusuales de vuelo que se pudieran presentar.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, 40 y 41 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 79, 80, 84, 86, 109, fracción VI, 115, 117 y 118 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1, 20, 36, 48 y 74 del Reglamento de Escuelas Técnicas Aeronáuticas; 4, fracciones I y II, 10, 11, fracciones I, II, III, V, VI y VIII, 16, 17, 27, 30, 31, 36, 41, fracción I incisos a), b), c) y d), 110, fracción I, 111, fracción V incisos d) y e), 113, fracción IV incisos l) y m), 115, fracción V incisos j), k), l), m) y n), del Reglamento para la Expedición de Permisos,

Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI, y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fecha Estimada de Inicio y Terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

17. Procedimientos y el Plan de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves Accidentadas, Investigación, Análisis y Dictamen de Accidentes e Incidentes Graves.

**Objetivo y justificación:** Establecer los procedimientos en materia de aviación civil para coordinar las labores de búsqueda y salvamento de la aeronaves accidentadas o extraviadas e investigar y analizar los factores causales y contribuyentes de los accidentes e incidentes graves suscitados en el territorio nacional y aguas jurisdiccionales, a efecto de presentar un informe final de dictamen, en el cual, se asentará la causa probable del accidente o incidente grave; así como, los factores contribuyentes, y sus recomendaciones, a fin de prevenir futuros eventos similares y apoyar en las investigaciones de accidentes aéreos fuera del territorio nacional, en los que estén involucrados ciudadanos mexicanos en calidad de pasajeros, o en aeronaves que ostenten marcas de nacionalidad y matrícula mexicana, o en componentes instalados en aeronaves nacionales o extranjeras con diseño total o parcial nacional.

Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la búsqueda y salvamento de las aeronaves accidentadas dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales; así como, la investigación de los accidentes e incidentes graves sufridos por aeronaves civiles.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América en 1944, en su artículo 25. "*Aeronaves en peligro*", enuncia que cada Estado contratante, se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, debe colaborar en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del Convenio. Asimismo, en su artículo 26 "*Investigación de accidentes*" establece que en el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, a que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, 80 y 81 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 175, 185, 187, 188, 189 y 190 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 y 49 del Reglamento para búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII; 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

18. Requisitos para Regular la Construcción, Modificación y Operación de los Aeródromos.

**Objetivo y justificación:** Establecer las especificaciones a cumplir por los Concesionarios o Permisionarios de Aeródromos Civiles; para que cuenten con las características físicas, instalaciones, equipos, superficies limitadoras de obstáculos; así como, las especificaciones contenidas en el Anexo 14, volumen I, "Diseño y Operación de Aeródromos" al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, establece que cada Estado contratante colabore, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a los Aeropuertos, que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de

seguridad de la aviación civil, por lo que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dentro de su Anexo 14, incluye las especificaciones de las Normas y Métodos Recomendados para el diseño y operación de los Aeropuertos.

De la misma manera, se establece que los Estados certificarán mediante un Marco Normativo apropiado, a los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en el Anexo 14 y otras especificaciones pertinentes de la OACI.

La Ley de Aeropuertos y su Reglamento, establecen que los aeródromos civiles deben contar con la infraestructura e instalaciones necesarias, de acuerdo con su clasificación y categoría, las cuales reunirán los requisitos técnicos y operacionales, para garantizar la segura y eficiente operación de los mismos y de las aeronaves; así como, satisfacer los estándares de seguridad, eficiencia y calidad de los servicios correspondientes.

En virtud de lo anterior, es necesario contar con disposiciones que definan los requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los aeródromos en los Estados Unidos Mexicanos, debido a la importancia de su desarrollo e impacto en otros sectores como la explotación en el turismo y la inversión privada; para garantizar la seguridad operacional en los aeródromos.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I y III, 7, primer párrafo de la Ley de Aviación Civil; 11, 25, fracción VI, 36, 39, 40, 71, último párrafo, 72, 73, último párrafo, 78, de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5, 19, último párrafo, 20, 22, fracción VII, 26, 30, 33, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 45 y 47 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, V, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2014.

19. Uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.

**Objetivo y Justificación:** Establecer el uso, tipo y características de registradores de vuelo en aeronaves civiles y de Estado, distintas a las militares, de ala fija y ala rotativa.

Es necesario disponer de una Norma Oficial Mexicana que establezca el uso de registradores o grabadoras de vuelo en las aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano y con ello asegurar la facilitación de la investigación de accidentes o incidentes aéreos y como método de prevención para incrementar la seguridad de las operaciones aeronáuticas; lo anterior con respecto a los lineamientos internacionales y la aplicación de nuevas tecnologías en la aviación civil.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

**Fundamento legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII, XVI y último párrafo, 17, 32, 35 y 79 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 116, fracción III y 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de Normalización 2015.

20. Requisitos de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.

**Objetivo y justificación:** Establecer, definir y regular los procedimientos para cumplir con los requerimientos del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, sus componentes y accesorios, a fin de asegurar que satisfagan los requisitos de aeronavegabilidad y se mantengan en condiciones de operación de manera segura y confiable durante su vida útil.

Es necesario asegurarse que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos cumplan con los requerimientos de mantenimiento de aeronavegabilidad de las aeronaves, componentes y accesorios, apegados a las condiciones establecidas por el fabricante para asegurar la operación segura dentro de los límites establecidos para tal efecto.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracción I, III, V, XI, XIII y XVI, y 17 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 108, 116, 119 y 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o, fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2012.

**21.** Requisitos y Especificaciones para la Operación de Aeronaves de Ala Rotativa.

**Objetivo y justificación:** Establecer las reglas y procedimientos complementarios a las leyes y reglamentos de aviación civil, para satisfacer las necesidades actuales en las operaciones de helicópteros civiles.

Establecer para los Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos de helicópteros que operen dentro del espacio aéreo mexicano, los lineamientos que deben cumplir; así como, los aspectos relativos a la certificación, supervisión, y operación respecto a zonas, instrumentos, equipos y documentos, y las limitaciones que se establezcan para la segura operación de los helicópteros civiles.

No obstante, los requisitos impuestos para este tema, se pueden encontrar sustentados en diversas Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con Certificación, Supervisión y Operación respecto a zonas, instrumentos, equipos y documentos, así como limitaciones de aeronaves en general, mismas que no estarán completas sin la parte regulatoria sobre helicópteros civiles.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4 y 6, fracción I, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 122 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2012.

**22.** Uso del Sistema de Anticolisión de a Bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.

**Objetivo y Justificación:** Establecer el uso del Sistema de Anticolisión de a Bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija al servicio de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que vuelen sobre espacio aéreo mexicano, indicando los procedimientos de operación que deben seguir con este sistema, así como los criterios y especificaciones para su instalación y operación.

Es necesario disponer de una Norma Oficial Mexicana que establezca el uso de sistemas que prevengan la colisión de las aeronaves de ala fija en vuelo, tanto en las aproximaciones a los aeropuertos como en el espacio aéreo mexicano que así lo requieran. Igualmente, a través de esta normatividad se determinan las características del ACAS, garantizando la seguridad de las aeronaves, y con ello, la seguridad de las personas, evitando daños irreparables o irreversibles a los mismos, previniendo accidentes e incidentes aéreos.

Asimismo, México como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional, estará dando cabal cumplimiento a lo establecido en el convenio sobre aviación civil internacional celebrado en Chicago, Illinois en 1944; el cual señala que cada estado contratante adoptará en sus leyes, reglamentos y normas, las normas y métodos recomendados en sus anexos, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para mejorar el desarrollo de la aviación.

**Fundamento legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 38, fracción II y 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII, XVI y último párrafo, 17, 32, 35 y 79 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 116, fracción III y 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, y 21, fracciones I, II, III, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento al Programa Nacional de normalización 2015.

**23. Navegación Basada en el Performance (PBN).**

**Objetivo y justificación:** Establecer los requisitos de aeronavegabilidad y de operación que deben cumplir los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, que pretendan obtener la aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de Navegación Basada en el Performance (PBN), basado en requisitos para Navegación de Área (RNAV) y Performance de la Navegación Requerida (RNP), en términos de exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad y funcionalidad, necesarias para las operaciones en el concepto del espacio aéreo nacional, conforme a la estructura de navegación disponible.

El continuo crecimiento de la aviación nacional e internacional demanda un incremento en la capacidad del espacio aéreo disponible y subraya la necesidad de utilizarlo en forma óptima. Esto aunado al aumento de la eficiencia operacional derivada de la aplicación del sistema RNAV (Area Navigation por sus siglas en inglés), ha propiciado el desarrollo de aplicaciones de navegación en diversas regiones del espacio aéreo internacional y para todas las bases de vuelo. Las aplicaciones de navegación pueden expandirse potencialmente para el suministro de orientación para movimiento en tierra de las aeronaves.

El concepto PBN especifica los requisitos del performance del sistema RNAV de las aeronaves en términos de exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad y funcionalidad, necesaria para las operaciones propuestas en el contexto de un espacio aéreo particular, soportado por la infraestructura de navegación adecuada. El concepto PBN representa un cambio de la navegación basada en sensores a la Navegación Basada en Performance. Los requisitos del Performance se identifican en especificaciones de navegación, que también identifican la elección de sensores y equipos de navegación que pueden ser utilizados para cumplir los requisitos de performance.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 132, 133, 134, 152, 153, 154, 161, 164, 168, 169 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o., fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2012.

**24. Procedimientos para el Almacenamiento, Suministro y Succión de los Combustibles de Aviación en Aeródromos Civiles.**

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos que regulen las actividades de administración, operación y mantenimiento relacionadas a la prestación de los servicios de almacenamiento, suministro y succión de combustibles de aviación en aeródromos civiles nacionales.

En la actualidad, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) es el Organismo Descentralizado del Gobierno Federal, encargado de controlar y suministrar el Combustible de Aviación en los principales aeropuertos del País. Para soportar sus operaciones, ASA, ha desarrollado y documentado un Sistema de Gestión que tiene alcance en los procesos de Recepción, Almacenamiento y Suministro de Combustibles, incluyendo las actividades de control de calidad a lo largo de estos procesos.

Para brindar continuidad al reforzamiento normativo en la industria, en el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (2013-2018), y en particular en su Objetivo 5, se establece fortalecer el crecimiento y la gestión operacional, al incorporar niveles de excelencia en términos de eficiencia y seguridad aeroportuaria, y en la Estrategia: 5.1. Impulsar la regulación de la operación de los Combustibles de Aviación en México, con las siguientes líneas de acción:

- 5.1.1. Desarrollar la Norma Oficial Mexicana para los Combustibles de Aviación.
- 5.1.2. Certificar la operación sustantiva de las estaciones de Combustibles, en términos de calidad ambiental, salud ocupacional y seguridad industrial.

De igual forma, en el artículo 76 de la Ley de Hidrocarburos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 11 de agosto de 2014, se establece lo siguiente:

*Los combustibles para aeronaves no podrán ser expendidos directamente al público.*

*Las personas que obtengan el permiso correspondiente expedido por la Comisión Reguladora de Energía, estarán facultadas para realizar la actividad de Distribución de combustibles para aeronaves en aeródromos a los siguientes usuarios:*

*I. Transportistas aéreos;*

*II. Operadores aéreos, y*

*III. Terceros para actividades distintas de las aeronáuticas.*

Con lo anterior, se prevé que en mediano plazo existan otras empresas que realicen la distribución de los Combustibles de Aviación.

De lo anteriormente expuesto, se considera necesario emitir una Norma Oficial Mexicana, que regule las actividades relacionadas al Almacenamiento y Suministro de Combustibles de Aviación en los aeródromos civiles, lo cual reforzará significativamente el Marco Normativo de la industria aérea en México.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracciones II y VII, 40, fracciones I, III, XIII y XVII, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 6, fracciones I, III y VI, 48, fracción II de la Ley de Aeropuertos; 30, 38, 56 fracción III, 61 y Noveno Transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 2, fracción XI del Decreto por el que se modifica el similar que creó al Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares; 3, fracción XI, del Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

25. Contenido del Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos para el contenido del Manual para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

Es necesario que todo Concesionario o Permisionario cuente con un Manual para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, adoptando medidas para evitar que se introduzcan por cualquier medio, a bordo de las aeronaves, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita, de igual manera deben de adoptar medidas para que las inspecciones previas al vuelo de la aeronave, permitan detectar los objetos anteriormente descritos. Dichas medidas de seguridad son necesarias para salvaguardar a las aeronaves, pasajeros y

tripulación cuando exista sospecha fundada de que puedan ser atacadas mientras se encuentren en tierra o en vuelo.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, 17, 33 y 34 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 43, 44, 46, 47, 109, fracción IX y 111 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o, fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2012.

26. Requerimientos y Medidas de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita que deben Cumplir los Concesionarios y Permisionarios de Transporte de Servicio al Público Nacional o Internacional que Transporten Carga, Encomiendas Exprés o Correo Proveniente de Embarcadores, Expedidores, Consolidadores de Carga, Agentes Aduanales, o Transportistas.

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos y medidas de seguridad a cumplir por los Concesionarios y Permisionarios de Transporte de Servicio al Público Nacional o Internacional que transporten carga, encomiendas exprés y correo proveniente de embarcadores, expedidores, consolidadores de carga, agentes aduanales, y transportistas.

La Ley de Aviación Civil establece que la carga que se transporta por vía aérea debe realizarse mediante un contrato, el cual debe comprender una carta de porte o guía de carga que la ampare ante el embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia. A su vez, el embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas en la carta de porte o guía de carga aérea.

La Ley de Aeropuertos establece que en los aeropuertos, las terminales de carga son consideradas como servicios aeroportuarios y que los servicios de almacenamiento de carga; así como, la seguridad para la inspección de carga son considerados servicios complementarios.

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece que la carga se debe documentar con la anticipación necesaria para que el Concesionario o Permisionario realice o gestione como proceda, las revisiones de seguridad antes de su transportación o embarque, con el propósito de verificar que no se transporten de forma ilícita armas o materiales, sustancias y objetos peligrosos. También establece que el Concesionario o Permisionario se debe asegurarse que en los aeródromos civiles de los que haga uso se proporcionen servicios de revisión. En este sentido y de igual manera, se obliga a realizar el correcto manejo, embalaje y transporte de materiales, sustancias y objetos peligrosos. El Concesionario y Permisionario debe cerciorarse de que el usuario que pretenda transportar o embarcar artículos que por su naturaleza sean susceptibles de poner en riesgo la seguridad de los pasajeros o de la aeronave, tales como sustancias químicas, corrosivas, radiactivas, inflamables; armas de fuego; explosivos; municiones; semejantes o similares, cuente con el permiso previo de las autoridades correspondientes para su portación y transportación. El comandante o piloto al mando de la aeronave del Concesionario o Permisionario será responsable de notificar a las autoridades competentes. Si estos eventos llegasen a generar alguna situación de emergencia que por su naturaleza, sea la comisión de un hecho ilícito, el comandante o piloto al mando debe actuar conforme al Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (Programa de Seguridad de la Aviación Civil) autorizado por la Secretaría, mantener comunicación con los Servicios de Tránsito Aéreo y acatar hasta donde las circunstancias se lo permitan, las indicaciones que le sean transmitidas.

En el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, se establece que en las plataformas de operación no se debe almacenar carga. Asimismo, se establece que el Concesionario o Permisionario del Transporte Aéreo (transportista) es responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado o partes del mismo y la carga que vaya a transportar.

El Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, establece que los Concesionarios y Permisionarios del Servicio Público de Transporte Aéreo deben incluir en sus Programas de Seguridad, medidas concretas para proteger la carga, los paquetes de mensajerías y las encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de a bordo, el equipaje



facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del Aeropuerto; también deben considerarse por éstos, las medidas de seguridad adicionales en caso de que se intensifiquen las amenazas; de igual forma, deben considerarse entornos seguros para su manejo, así como notificaciones a los usuarios de las posibles revisiones de las autoridades competentes. En este sentido, se prevén por parte de los Concesionarios y Permisionarios, actividades de capacitación y entrenamiento para el manejo seguro de la carga; así como, de manera general, aquellos lineamientos para el control de calidad en materia de Seguridad de la Aviación Civil para la carga aérea.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la Ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, establece en su Anexo 17 que cada Estado contratante se asegurará de que las medidas concebidas para salvaguardar la seguridad de las operaciones contra actos de interferencia ilícita, se apliquen a la cadena de suministro de la carga, la carga, carga de transbordo y transferencia, correo para aeronaves de pasajeros-carga y de carga exclusivamente. Para tal fin, se establece en los métodos recomendados de la Organización de la Aviación Civil Internacional, contenidos en el Doc. 8973, los requerimientos para que los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo de Servicio al Público, establezcan las medidas preventivas, de reacción, instrucción y control de calidad para la Seguridad de la Aviación Civil, para la carga aérea dentro de sus organizaciones.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI, y 61 de la Ley de Aviación Civil; 5, fracción VI de la Ley de Seguridad Nacional; 6, fracción I, VI y XII, 71, 72 y 73 de la Ley de Aeropuertos; 43, 44, 45, 46, 47 y 109, fracción IX del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 151, 152, 153, 154, 163 fracción VII y 164 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; Capítulo IV, Asignación de Responsabilidades, Apartado "D" Concesionarios y Permisionarios de Servicio al Público de Transporte Aéreo; Capítulo VI, Protección de Aeródromos, Aeronaves e Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea, y Capítulo VII, Controles de Seguridad para las personas y los objetos que van a bordo de las aeronaves, Apartados "G" Equipaje facturado y "H" carga, paquetes de mensajería, encomiendas exprés y correo del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI, XXXIII y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

**27. Certificación de Instructores de Seguridad de la Aviación Civil.**

**Objetivo y justificación:** Establecer los requerimientos para la certificación de instructores de Seguridad de la Aviación Civil, para el cumplimiento por parte de los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo, Aeroportuarios y Prestadores de Servicios.

Es necesario que todo Concesionario o Permisionario del Transporte Aéreo, Aeroportuarios y Prestadores de Servicios, cuenten con instructores certificados para la impartición de la capacitación en Seguridad de la Aviación Civil, además de asegurar la creación e implementación de un Sistema de Certificación de Instructores y programas de capacitación en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36 fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

28. Reglas de Gestión de Tránsito Aéreo Relativas al Suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo, la Organización del Espacio Aéreo y el Control de Flujo.

**Objetivo y justificación:** Regular el establecimiento y suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo, información de Vuelo, de Alerta; Organización y Gestión del Espacio Aéreo y el Control de Flujo del Tránsito Aéreo, para garantizar un movimiento seguro, ordenado, fluido y eficiente de las operaciones aéreas Nacionales e internacionales que se realizan dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos.

Es necesario para la Gestión del Tránsito Aéreo contar con Reglas sobre el suministro de los servicios de Tránsito Aéreo, la Organización del Espacio Aéreo y el Control de Flujo.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, V, VI, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4 y 6, fracción I, III, V, XI, XIII y XVI, 17, 35, 36 y 37 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XIII, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2013.

## II. Normas vigentes a ser modificadas

### A. Temas Nuevos

29. Modificación a la Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-006-SCT3-2011**, Que Establece el Contenido del Manual General de Mantenimiento.

**Objetivo y justificación:** Establecer el contenido del Manual General de Mantenimiento.

Actualizar el contenido del Manual General de Mantenimiento, los Programas de Mantenimiento de las aeronaves, los procedimientos de trabajo y conocimientos necesarios para realizar los trabajos de mantenimiento, entre otros, a fin de mejorar la seguridad de las aeronaves, su operación y por consiguiente la seguridad de las personas. Asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional ha modificado las actuales normas y métodos recomendados en esta materia, por lo cual se propone realizar la emisión de la Norma Oficial Mexicana, a fin de requerir su aplicación a los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo y con esto, ellos puedan contar con un Manual General de Mantenimiento acorde a los requerimientos internacionales.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción II, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 135 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2009.

**Fecha en que se publicó el proyecto para consulta pública:** 26 de julio de 2012.

### B. Temas Reprogramados

30. Modificación a la Norma Oficial Mexicana **NOM-021/3-SCT3-2010**, Que Establece los Requerimientos que Deben Cumplir los Estudios Técnicos para las Modificaciones o Alteraciones que Afecten el Diseño Original de una Aeronave.

**Objetivo y justificación:** Actualizar los requerimientos que deben cumplir los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos en los Estudios Técnicos para las alteraciones o modificaciones

que afecten el diseño original de una aeronave, por lo que aplica a todos aquellos productos que sean modificados, ya sea aeronaves, motores, hélices o accesorios.

Al realizar modificaciones o alteraciones que afecten el diseño original de una aeronave podría ponerse en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas y la de sus usuarios. La Organización de Aviación Civil Internacional cuenta con Normas y Métodos Recomendados en esta materia que han sido modificados, por lo cual se propone realizar la emisión de la Modificación a la Norma Oficial Mexicana vigente, a fin de contar con información actualizada sobre procedimientos de modificaciones o alteraciones a las aeronaves que pretendan realizar los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos.

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26 y 36, fracciones I, IV, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, II, III y XVI, 41, 43, 44, 46, 47, 51, párrafo primero, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracción I, III, V, XI, XIII y XVI de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 135, fracción IV, 139 y 145 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracción III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Programa Nacional de Normalización 2015.

31. Modificación a la Norma Oficial Mexicana **NOM-064-SCT3-2012**, Que Establece las Especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).

**Objetivo y justificación:** Actualizar lo establecido en las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional a los Proveedores de Servicio; ya que con la identificación, análisis, evaluación y mitigación de los peligros mediante la gestión de riesgo, se puede mantener un nivel aceptable de seguridad operacional y por consiguiente reducir la presencia de eventos, incidentes o accidentes en la operación aérea, generando así una mayor confiabilidad en los usuarios del transporte aéreo.

Posterior a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, el día 7 de enero de 2013, la Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, ha servido como una herramienta metódica para la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) por los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo de Servicio al Público, los Concesionarios y Permisionarios Aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los Permisionarios de Talleres Aeronáuticos, las Organizaciones Responsables del Diseño de Tipo y las Organizaciones Responsables de la Fabricación de Aeronaves, los Prestadores de Servicios de Tránsito Aéreo, los Centros de Formación o de Capacitación y Adiestramiento que cuenten con aeronaves y los Operadores Aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares, que para efectos de la NOM-064-SCT3-2012 son llamados "Proveedores de Servicio".

La Modificación de la presente Norma Oficial Mexicana, se deriva de las inspecciones realizadas por parte de la Autoridad Aeronáutica a los proveedores de servicio referente a las fases de implementación del SMS, dichas inspecciones han permitido detectar áreas de mejora; asimismo, esta modificación brinda cumplimiento a la nueva revisión del Documento 9859, 3a. edición y al Anexo 19 "Sistema de gestión de seguridad operacional" al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en noviembre del 2013, por lo que surge la necesidad de integrar nuevos numerales y de modificar algunos numerales existentes, con la finalidad de aclarar y facilitar la interpretación y aplicación de la Norma Oficial Mexicana en mención; así como, cumplir y estandarizar los criterios establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

**Fundamento Legal:** Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 18, 26, 36, fracciones I, IV, XII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47, fracción IV y 51 párrafo segundo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6, fracciones I, III, X, XIII y XVI, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis, fracciones IV y VII y 17 de la Ley de Aviación Civil; 1, 6, fracción VI, 11, fracciones IV, V, 46 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 28, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 20, fracción IV, 108 y 109, fracción VIII, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 49, fracción I, del Reglamento de la Ley de

Aeropuertos; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6, fracción XIII, 21, fracciones I, II, XXVI, XXXI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Fechas estimadas de inicio y terminación:** enero a diciembre de 2016.

**Año en que se inscribió por primera vez:** Suplemento del Programa Nacional de Normalización 2014.

### III. Normas a ser canceladas

32. Cancelación de la Norma Oficial Mexicana **NOM-006-SCT3-2001**, Que Establece el Contenido del Manual General de Mantenimiento.

**Justificación:** Con motivo de la desactualización de la NOM-006-SCT3-2001, con respecto a los Lineamientos Internacionales que sirvieron de base para su desarrollo y aplicación, además del avance en el desarrollo del contenido para este tema, y por ende el de dicha Norma Oficial Mexicana se considera obsoleto, siendo necesaria la cancelación de ésta; así como promover la publicación de normatividad que cubra las necesidades actuales de la aviación, la cual se encuentre acorde a los Lineamientos Internacionales aplicables al tema que regula dicha Norma Oficial Mexicana.

Que el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que cuando no subsistan las causas que motivaron la expedición de una Norma Oficial Mexicana, las Dependencias competentes, a iniciativa propia o a solicitud de la Comisión Nacional de Normalización, de la Secretaría o de los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, podrán modificar o cancelar la NOM de que se trate sin seguir el procedimiento para su elaboración.

33. Cancelación de la Norma Oficial Mexicana **NOM-036-SCT3-2000**, Que Establece Dentro de la República Mexicana los Límites Máximos Permisibles de Emisión de Ruido Producido por las Aeronaves de Reacción Subsónicas, propulsadas por Hélice, Supersónicas y Helicópteros, su Método de Medición, así como los Requerimientos para dar Cumplimiento a Dichos Límites.

**Justificación:** Con motivo de la desactualización de la NOM-036-SCT3-2001, con respecto a los Lineamientos Internacionales que sirvieron de base para su desarrollo y aplicación, además del avance en el desarrollo del contenido para este tema, y por ende el de dicha Norma Oficial Mexicana se considera obsoleto, siendo necesaria la cancelación de ésta; así como promover la publicación de normatividad que cubra las necesidades actuales de la aviación, la cual esté acorde a los Lineamientos Internacionales aplicables al tema que regula dicha Norma Oficial Mexicana.

Que el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que cuando no subsistan las causas que motivaron la expedición de una Norma Oficial Mexicana, las Dependencias competentes, a iniciativa propia o a solicitud de la Comisión Nacional de Normalización, de la Secretaría o de los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, podrán modificar o cancelar la NOM de que se trate sin seguir el procedimiento para su elaboración.

34. Cancelación de la Norma Oficial Mexicana **NOM-145/1-SCT3-2001**, Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico.

**Justificación:** Con motivo de la desactualización de la NOM-145/1-SCT3-2001, con respecto a los Lineamientos Internacionales que sirvieron de base para su desarrollo y aplicación, además del avance en el desarrollo del contenido para este tema, y por ende el de dicha Norma Oficial Mexicana se considera obsoleto, siendo necesaria la cancelación de ésta; así como promover la publicación de normatividad que cubra las necesidades actuales de la aviación, la cual esté acorde a los Lineamientos Internacionales aplicables al tema que regula dicha Norma Oficial Mexicana.

Que el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que cuando no subsistan las causas que motivaron la expedición de una Norma Oficial Mexicana, las Dependencias competentes, a iniciativa propia o a solicitud de la Comisión Nacional de Normalización, de la Secretaría o de los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, podrán modificar o cancelar la 20/2 NOM de que se trate sin seguir el procedimiento para su elaboración.

(...)