

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

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41 y 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4, 6 fracciones II, III y VI, 12 y 17 de la Ley de Aviación Civil; 14, 20, 25, 109, 110, 111, 113, 121 y 193 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracción XIII y 18 fracciones XV y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás disposiciones aplicables, y

CONSIDERANDO

Que la Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, y para lo cual otorga facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para exigir a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, así como a los operadores aéreos, el cumplimiento de las disposiciones conducentes para alcanzar esta meta.

Que el artículo 6 fracción VI de la ley mencionada, establece como atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la de expedir y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación o revocación de los Certificados de Explotador de Servicios Aéreos.

Que la Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige además de lo previsto en dicha ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, en el cual se establece que todo explotador de servicios aéreos deberá contar con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), el cual deberá ser emitido por la Autoridad Aeronáutica rectora de dicha persona, una vez que ésta compruebe que se cumplen los requerimientos necesarios para brindar seguridad a los usuarios de los servicios de transporte aéreo y bienes de terceros en tierra.

Que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece que para el inicio de operaciones de un concesionario o permisionario, deberán satisfacerse los requerimientos técnicos que garanticen que los servicios se proporcionarán con seguridad, calidad y oportunidad.

Que es de interés prioritario para el Gobierno Federal que se proceda a la brevedad posible a establecer los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, así como por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial; con la finalidad de que se garantice la seguridad de las operaciones aéreas, por lo que he tenido a bien expedir la siguiente:

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-008-SCT3-2002, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS TECNICOSA CUMPLIR POR LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS DEL SERVICIO AL PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO, PARA LA OBTENCION DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS, ASI COMO LOS REQUISITOS TECNICOS A CUMPLIR POR LOS PERMISIONARIOSDEL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO PRIVADO COMERCIAL

INDICE

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Definiciones y abreviaturas
3. Disposiciones generales
4. Permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo y permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial
5. Emisión y cumplimiento del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC). Concesionarios y permisionarios nacionales del servicio al público de transporte aéreo
6. Requisitos técnicos a cumplir por un concesionario y/o permisionario nacionales del servicio al público de transporte aéreo, así como por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial. Cumplimiento continuo de dichos requisitos
7. Transporte aéreo comercial efectuado por permisionarios extranjeros. Requisitos técnicos a cumplir
8. De la terminación, revocación y suspensión de los Certificados de Explotador de Servicios Aéreos
9. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración
10. Bibliografía
11. Observancia de esta Norma
12. De la evaluación de la conformidad
13. Sanciones
14. Vigencia

1. Objetivo y campo de aplicación

La presente Norma Oficial Mexicana establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, el cual será emitido por la Autoridad Aeronáutica. Asimismo, establece los requisitos técnicos a cumplir por los

permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial. La presente Norma Oficial Mexicana, es aplicable a los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, así como a los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial.

2. Definiciones y abreviaturas

Para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas:

2.1. Accesorio: Instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato o componente, incluyendo equipo de comunicaciones, que se usa como auxiliar en la operación o control de una aeronave, y que no es parte del diseño básico de una estructura, motor o hélice.

2.2. Acuerdo de intercambio de aeronaves: Contrato o convenio por el que un concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, puede operar o dejar de operar una aeronave de otro concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, de conformidad con lo pactado en dicho contrato o convenio.

2.3. AD: Directiva de aeronavegabilidad.

2.4. Aeronave: Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.

2.5. Aeronave alterada materialmente: Es aquella aeronave cuyos motores instalados, son diferentes a aquéllos con los que fue certificada; o bien, a dicha aeronave o a sus componentes se les han efectuado alteraciones que afectan sus características de vuelo.

2.6. Aeronave de ala fija: Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones.

2.7. Aeronave de ala rotativa: Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre uno o más rotores, propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

2.8. Alteración/modificación mayor: Alteración no indicada en las especificaciones del certificado de tipo de una aeronave, planeador, motor, hélice, componente o accesorio, que puede afectar significativamente su peso, equilibrio, resistencia estructural, rendimientos, funcionamiento de la planta motopropulsora, características de vuelo u otras cualidades que afecten su aeronavegabilidad; aquella que no se efectúa de acuerdo con prácticas recomendadas o que no puede realizarse mediante operaciones básicas.

2.9. Alteración/modificación menor: Es aquella alteración o modificación que no sea mayor.

2.10. AOC: Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

2.11. Arrendamiento húmedo de aeronaves: Acuerdo de voluntades por medio del cual el arrendador concede el uso o goce temporal de una aeronave, incluyendo las tripulaciones de vuelo y de sobrecargos de la misma, al arrendatario, mismo que se obliga a pagar por ese uso o goce, un precio cierto.

2.12. Arrendamiento seco de aeronaves: Acuerdo de voluntades por medio del cual el arrendador concede el uso o goce temporal de una aeronave al arrendatario, mismo que se obliga a pagar por ese uso o goce, un precio cierto. Este arrendamiento no incluye a las tripulaciones de vuelo y de sobrecargos de la aeronave.

2.13. ATC: Control de tránsito aéreo.

2.14. Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.15. Autoridad de aviación civil: Autoridad en materia aeronáutica, de un país extranjero.

2.16. Base de operaciones principal: Aeródromo en donde el concesionario o permisionario de transporte aéreo, tiene sus instalaciones principales para prestar el servicio permisionado o concesionado.

2.17. Cabina de la tripulación de vuelo: Area donde los miembros de la tripulación de vuelo desarrollan las funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

2.18. Componente: Cualquier parte contenida en sí misma, combinación de partes, subensambles o unidades, las cuales realizan una función en específico, necesaria para la operación de un sistema.

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

2.20. Control de operaciones (control operacional): La autoridad ejercida por el concesionario o permisionario de transporte aéreo, respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

2.21. Directiva de aeronavegabilidad: Documento de cumplimiento obligatorio expedido por la Autoridad Aeronáutica, agencia de gobierno u organismo acreditado, responsable de la certificación de aeronaves, motores, hélices y componentes que han presentado condiciones inseguras, mismas que pueden existir o desarrollarse en otros productos del mismo tipo y diseño. En dicho documento se prescriben inspecciones,

condiciones y limitaciones bajo las cuales las aeronaves, motores, hélices y componentes referidos, pueden continuar operándose.

2.22. ELT: Transmisor de localización de emergencia.

2.23. ETOPS: Operaciones de largo alcance con aviones de dos motores.

2.24. hPa: Hectopascales.

2.25. IFR: Reglas de vuelo por instrumentos.

2.26. IMC: Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

2.27. Inspección: Revisión física del estado en que se encuentra la aeronave y/o componentes.

2.28. kg: Kilogramos.

2.29. km: Kilómetros.

2.30. lbs: Libras.

2.31. Liberación de mantenimiento o de aeronavegabilidad o retorno al servicio:

Procedimiento mediante el cual se declara en el libro de bitácora de la aeronave o documentos correspondientes, que el trabajo realizado a una aeronave, componente y/o accesorio, cumple con los requisitos técnicos indicados por la entidad responsable del diseño de tipo, fabricante y/o por la Autoridad Aeronáutica y que puede regresar a su operación normal.

2.32. Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL): Lista establecida por la entidad responsable del diseño de tipo de una aeronave, con aprobación del estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave, de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo y, que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de los rendimientos.

2.33. Lista de equipo mínimo (MEL): Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el concesionario, permisionario u operador aéreo, de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

2.34. Lista maestra de equipo mínimo (MMEL): Lista establecida por la entidad responsable del diseño de tipo de una aeronave, con aprobación del estado de diseño, para un determinado tipo de aeronave, en la que figuran elementos del equipo, de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

2.35. m: Metros.

2.36. Mantenimiento: Cualquier acción o combinación de acciones de inspección, reparación, alteración o corrección de fallas o daños de una aeronave, componente o accesorio.

2.37. Mantenimiento correctivo: Acciones requeridas por una aeronave, componente o accesorio para restablecer su condición de operación, ante la ocurrencia de una falla o daño.

2.38. Mantenimiento preventivo: Acciones requeridas a intervalos o sucesos definidos para evitar o postergar la aparición u ocurrencia de una falla o daño en una aeronave, componente o accesorio.

2.39. Manual de operación de la aeronave: Manual que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre los rendimientos, detalles de los sistemas de la aeronave y otra información relacionada con las operaciones de las aeronaves.

2.40. Manual de vuelo de la aeronave: Manual avalado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de la entidad responsable del diseño de tipo de una aeronave, relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

2.41. MN: Millas Náuticas.

2.42. Motor de aeronave: Máquina de combustión interna que transforma la energía calorífica del combustible en energía mecánica, la cual es aprovechada para generar el empuje o tracción necesaria para que la aeronave se desplace.

2.43. Permisionario de transporte aéreo: Persona moral o física, en el caso del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.

2.44. Personal técnico aeronáutico: Está constituido por el personal de vuelo y por el personal de tierra. Este personal deberá contar con el permiso, licencia y/o certificado de capacidad respectivo en vigor, otorgados por la Autoridad Aeronáutica.

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

2.46. Reparación: Acción de mantenimiento a una aeronave, componente o accesorio a fin de restablecer su condición de operación normal.

2.47. Reparación mayor: Reparación que no se puede llevar a cabo con prácticas aceptadas, es decir, aquellas que se encuentran en los manuales de mantenimiento de

una aeronave, o que sean realizadas por operaciones elementales, o que si son mal efectuadas pueden afectar apreciablemente el peso, balance, resistencia estructural, rendimientos, operación del motor, características del vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad de las aeronaves.

2.48. Reparación menor: Aquella reparación que no es mayor.

2.49. Responsable de la operación general: Es la persona u órgano colegiado designado por el concesionario o permisionario, como responsable de que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento, puedan ser financiadas y llevadas a cabo con el más alto grado de estándares de seguridad, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, su respectivo Reglamento y demás disposiciones aplicables.

2.50. Revisión general, revisión mayor, reacondicionamiento mayor u overhaul: Aquellas tareas indicadas como tales para regresar una aeronave, sus componentes y/o accesorios a los estándares especificados en el manual de mantenimiento o equivalente, emitido por la entidad responsable del diseño de tipo.

2.51. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.52. Taller aeronáutico: Es aquella 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, siempre y cuando se realicen con el fin de dar mantenimiento o para reparar aeronaves en el propio taller aeronáutico.

2.53. Tipo de aeronave: Toda aeronave del mismo diseño básico.

2.54. Tripulación de sobrecargos: Personal técnico aeronáutico a quien no se le asignan atribuciones esenciales para la realización de un vuelo, y cuya principal función es auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave 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. Asimismo, tiene a su cargo, la atención a los pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario. La actuación de los sobrecargos, será siempre bajo las órdenes del comandante de la aeronave o piloto al mando.

2.55. Tripulación de vuelo: Personal técnico aeronáutico, el cual tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

2.56. Verificación: La constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos que se realizan para evaluar la conformidad en un momento determinado.

2.57. VFR: Reglas de vuelo visual.

2.58. Vuelos prolongados sobre el agua: Aquellos vuelos que se efectúan en rutas sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 MN), la que resulte menor, de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves de ala fija

multimotoras que puedan continuar el vuelo con un motor inactivo, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 MN), la que resulte menor, para las aeronaves de ala fija monomotoras.

3. Disposiciones generales

3.1. Toda persona física o moral, nacional o extranjera, que preste o pretenda prestar servicios como concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o como permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, de acuerdo a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, deberá cumplir con los requisitos técnicos señalados en la presente Norma Oficial Mexicana.

3.2. La presente Norma Oficial Mexicana regula la emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) y las especificaciones de operación como complemento técnico al permiso y/o concesión otorgado por la Secretaría y, adicionalmente, contiene requisitos generales relacionados con las operaciones aéreas y el mantenimiento de las aeronaves, y otros requisitos aplicables de acuerdo al tipo de servicio prestado o que se pretenda prestar.

3.3. El concesionario o permisionario de transporte aéreo, nacional o extranjero, deberá dar cumplimiento a la presente Norma Oficial Mexicana cuando pretenda obtener la autorización para el inicio de sus operaciones, según aplique; al pretender incluir alguna aeronave adicional a su concesión o permiso, o al pretender renovar su concesión o permiso. Asimismo, deberá cumplir permanentemente con la presente Norma Oficial Mexicana, mientras esté vigente su concesión o permiso y esté realizando operaciones aéreas.

4. Permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo y permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial

4.1. Toda persona física o moral, nacional o extranjera, que pretenda prestar servicios como concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o como permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, deberá obtener un permiso o una concesión de acuerdo a los requisitos establecidos en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

4.2. En forma conjunta o posterior al otorgamiento del permiso o la concesión a que se refiere el numeral 4.1. anterior, y cuando se cumplan los requisitos establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana, la Autoridad Aeronáutica emitirá el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), en el caso de concesionarios o permisionarios nacionales y, en su caso, aprobará las especificaciones de operación aplicables a cada concesionario o permisionario, nacional o extranjero.

4.3. Los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, no requieren contar con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos. Sin embargo, para la autorización del inicio de operaciones correspondiente, será necesario que cumplan con los requisitos técnicos aplicables señalados en la sección 6. de la presente Norma Oficial Mexicana, tratándose de permisionarios nacionales del servicio de transporte aéreo privado comercial, y de la sección 7., tratándose de permisionarios extranjeros del

servicio referido, y demás requisitos que establezcan las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Dependiendo del tipo de servicio, área y características de operación, la Autoridad Aeronáutica podrá exentar a los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, del cumplimiento de los requisitos indicados en la presente Norma Oficial Mexicana o autorizar variaciones al cumplimiento de los mismos. Para tales efectos, el interesado deberá presentar solicitud por escrito, en donde se fundamenten los motivos por los cuales se considera podrán ser exentados del cumplimiento de los requisitos que señala la presente Norma Oficial Mexicana o, en su caso, la forma en que se pretende cumplir dichos requisitos.

4.4. Los permisionarios extranjeros deberán cumplir con los requisitos correspondientes señalados en la presente Norma Oficial Mexicana, pudiendo aplicar, para el caso de los permisos para prestar el servicio de transporte aéreo privado comercial, lo contemplado en el numeral 4.3. anterior. Para el caso de permisionarios certificados o autorizados, según sea el caso, por alguna Autoridad de Aviación Civil extranjera o de un Estado con acuerdos comerciales con los Estados Unidos Mexicanos, se estará a lo dispuesto en dichos acuerdos.

5. Emisión y cumplimiento del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC). Concesionarios y permisionarios nacionales del servicio al público de transporte aéreo

(a) Ningún concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo deberá utilizar una aeronave en operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que posea un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) emitido por la Autoridad Aeronáutica, apropiado para las operaciones que pretenden ser efectuadas.

(b) Ningún concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo puede utilizar una aeronave en operaciones de transporte aéreo comercial, la cual no esté autorizada bajo los términos y condiciones de su AOC emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Todo titular de un AOC deberá, en todo momento, cumplir con los términos del mismo, así como con las condiciones establecidas para su emisión y los requerimientos aplicables para el mantenimiento de la(s) aeronave(s) a su servicio, a fin de mantener dicho certificado. Cualquier incumplimiento a lo descrito anteriormente puede originar la suspensión o revocación del AOC.

5.1. Solicitud del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

(a) Un concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica, una solicitud para la obtención de un AOC, conforme a lo siguiente:

(1) La solicitud deberá cumplir con los requisitos que señale la publicación técnica aeronáutica que emita la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT3-2001.

(2) La solicitud deberá contener la información que sea requerida por la Autoridad Aeronáutica, en la publicación técnica aeronáutica correspondiente.

(b) Cada solicitante deberá presentar su solicitud para la emisión inicial de un AOC, con una anticipación mínima de 75 días calendario a la fecha para la cual pretenda iniciar operaciones, con excepción de los siguientes manuales, los cuales podrán ser presentados con la anticipación señalada a continuación:

(1) Manual General de Operaciones, Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, así como Manual de Seguridad Aérea, con 25 días hábiles de anticipación a la fecha de inicio de operaciones. Manual General de Mantenimiento y Manual de Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, con 20 días hábiles de anticipación a la fecha de inicio de operaciones.

5.2. Emisión o negación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá emitir un AOC a un concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo si, después del análisis efectuado, encuentra que el solicitante:

(1) Es una sociedad mercantil debidamente registrada en los Estados Unidos Mexicanos.

(2) Tiene su base de operaciones principal y sus oficinas corporativas dentro de los Estados Unidos Mexicanos.

(3) Cumple con toda la legislación, reglamentación y normatividad aplicables.

(4) Se encuentra adecuada y apropiadamente equipado para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial seguras, incluyendo la aplicación del mantenimiento de la(s) aeronave(s) a su servicio.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá negar la emisión de un AOC: si el solicitante no se encuentra adecuada y apropiadamente equipado; no es capaz de efectuar operaciones de transporte aéreo comercial en una forma segura, de acuerdo con la legislación, reglamentación y normatividad aplicable, o incumple cualquiera de los requisitos señalados en la presente Norma Oficial Mexicana.

5.2.1. El titular de un AOC que hubiere sido revocado, no podrá obtener, directa o indirectamente, otro AOC dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

5.3. Contenido de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

(a) El AOC consistirá de dos documentos:

(1) Un certificado de una sola página, firmado por el Director General de Aeronáutica Civil, el cual deberá estar a la vista del público en su base de operaciones principal u oficinas corporativas principales, y

(2) Un documento denominado Especificaciones de Operación del AOC, consistente de varias páginas, las cuales contienen los términos y condiciones aplicables al titular del AOC.

(b) El AOC emitido por la Autoridad Aeronáutica contendrá lo siguiente:

(1) El nombre y ubicación de la base de operaciones principal del titular del AOC;

(2) La fecha de emisión y periodo de validez para cada una de las páginas emitidas;

(3) Una descripción del tipo de operaciones autorizadas;

(4) El tipo de aeronave(s) autorizada(s) para la operación;

(5) Las áreas autorizadas de operaciones, y

(6) Otras autorizaciones especiales, aprobaciones y limitaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables tanto para las operaciones efectuadas o a efectuarse por el titular del AOC, como para el mantenimiento aplicado o por aplicarse, según corresponda.

5.4. Vigencia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

(a) Un AOC estará vigente:

(1) Por el periodo de vigencia señalado en el mismo, siempre y cuando éste cumpla con todas y cada una de las condiciones establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana y demás disposiciones aplicables para mantenerlo vigente.

En todo tiempo, la Autoridad Aeronáutica podrá realizar las enmiendas que resulten necesarias a un AOC.

(b) Las enmiendas a los AOC, estarán vigentes mientras el AOC del que formen parte esté vigente.

5.5. Enmienda de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá enmendar cualquier AOC, si:

(1) Determina que es necesario, en beneficio de la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público.

(2) El titular de un AOC solicita la aprobación de una enmienda, y la Autoridad Aeronáutica determina que no hay afectación en la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público.

(b) Si la Autoridad Aeronáutica determina que existe una situación de emergencia que pueda afectar la seguridad del transporte aéreo comercial y que en aras de proteger el interés público, se requiere una enmienda inmediata al AOC. Dicha enmienda será aplicable a partir del momento en que le sea notificada al titular del AOC.

(c) Las enmiendas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, distintas a las de emergencia, surtirán efectos a los 30 días naturales posteriores a la notificación que se haga al titular del AOC, o antes, si el titular del AOC así lo solicita y esto es considerado conveniente por la Autoridad Aeronáutica.

(d) Las enmiendas propuestas por el titular de un AOC, deberán ser presentadas a la Autoridad Aeronáutica, al menos 30 días naturales previos a la fecha en la que se pretenda hacer efectiva dicha enmienda.

(e) Ninguna persona puede efectuar operaciones de transporte aéreo comercial para las cuales se requiera una enmienda al AOC, sino hasta que el solicitante reciba la aprobación por escrito por parte de la Autoridad Aeronáutica.

5.6. Facilidades para inspección/verificación.

(a) Para que la Autoridad Aeronáutica pueda determinar que un titular o solicitante de un AOC cumple con lo especificado en ese AOC o con lo que pretenda se le autorice en un AOC, según aplique, dicho titular o solicitante deberá:

(1) Permitir el acceso a la Autoridad Aeronáutica a cualquiera de sus áreas, instalaciones y aeronave(s);

(2) Permitir a la Autoridad Aeronáutica el acceso a cualquier área, organización o instalaciones contratadas para la realización de servicios relacionados con el transporte aéreo comercial, tanto en las áreas de operaciones como de mantenimiento, y

(3) Permitir al (los) representante(s) acreditado(s) de la Autoridad Aeronáutica, previo cumplimiento de los requisitos legales correspondientes, el acceso a la cabina de la tripulación de vuelo de la aeronave durante las operaciones de vuelo, en coordinación del piloto al mando y sin afectar la seguridad de la operación, siempre que la Autoridad Aeronáutica lo considere pertinente.

(b) Para efectos de lo señalado en el inciso (3) anterior, todo titular o solicitante de un AOC, deberá poner a disposición de la Autoridad Aeronáutica, un asiento de observador ubicado en la cabina de la tripulación de vuelo (si la aeronave cuenta con esta configuración), en cada una de las aeronaves operadas o que pretenda operar el titular o solicitante de un AOC, según aplique, desde el cual se puedan observar fácilmente las acciones y conversaciones de los miembros de la tripulación de vuelo.

5.7. Realización de pruebas e inspecciones.

(a) La Autoridad Aeronáutica mantendrá una inspección continua al titular de un AOC, para garantizar el cumplimiento constante de las condiciones y limitaciones establecidas en su certificado de explotador de servicios aéreos.

(b) Para los efectos de lo indicado en el inciso (a) anterior, el titular de un AOC deberá permitir que la Autoridad Aeronáutica efectúe las pruebas e inspecciones necesarias, en cualquier tiempo y lugar, con la única finalidad de determinar si dicho titular se encuentra en cumplimiento con las leyes, reglamentación y normatividad aplicable, así como con los términos y condiciones de su AOC.

(c) El titular de un AOC deberá tener disponible en su base de operaciones principal:

(1) Todas las partes que integran su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente;

(2) Su Manual General de Operaciones, como se menciona en el numeral 6.8.1. de la presente Norma Oficial Mexicana, su Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, así como los Manuales para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita y de Seguridad Aérea, y

(3) Una lista actualizada, incluyendo puesto dentro de la empresa y localización del personal responsable de la conservación de cada registro, documento y reporte que de acuerdo a la legislación, reglamentación y normatividad aplicable debe ser conservado por el titular del AOC.

(d) Los titulares de un AOC, tienen la obligación de proporcionar a la Autoridad Aeronáutica, cuando ésta así se los solicite de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, todos los informes en materia técnica operativa, financiera, legal o administrativa, así como de las actividades relacionadas con las mismas, con los datos que permitan conocer la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo que proporcionan, incluyendo todas las partes integrantes del AOC y los manuales mencionados en el inciso (c) (2) anterior. En el caso de que el titular de un AOC incumpla con dicha obligación, se hará acreedor a las sanciones establecidas en la Ley de Aviación Civil.

6. Requisitos técnicos a cumplir por un concesionario y/o permisionario nacionales del servicio al público de transporte aéreo, así como por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial. Cumplimiento continuo de dichos requisitos

Los requisitos técnicos establecidos en la presente sección 6., deberán ser cumplidos por los concesionarios y permisionarios nacionales del servicio al público de transporte aéreo, que sean titulares de un AOC o que pretendan obtenerlo, y por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, independientemente de que estos últimos no requieran obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

6.1. Base de operaciones.

(a) Aun cuando el titular o el solicitante de un AOC, no se encuentre autorizado o no pretenda obtener autorización, conforme a las disposiciones aplicables, para efectuar mantenimiento de aeronaves bajo los términos de un AOC, deberá contar con una base principal de operaciones.

(b) Cada titular o solicitante de un AOC que se encuentre autorizado o pretenda obtener la autorización, conforme a las disposiciones aplicables, para efectuar mantenimiento de aeronaves bajo los términos de un AOC, deberá contar con una base de operaciones principal y una base de mantenimiento principal.

(c) Un titular o solicitante de un AOC puede establecer una base de operaciones principal y una base de mantenimiento principal, en la misma localidad o en localidades separadas.

(d) Todo titular de un AOC, deberá presentar solicitud por escrito ante la Autoridad Aeronáutica, cuando pretenda establecer o cambiar la localización de cada base, ya sea de operaciones o de mantenimiento. Esta solicitud deberá presentarse por lo menos con 30 días naturales de anticipación a la fecha en que pretenda establecerse o cambiarse.

6.2. Personal gerencial o directivo requerido para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC, deberá designar por escrito ante la Autoridad Aeronáutica, a una persona u órgano colegiado que funja como Responsable de la Operación General, mismo que será el encargado de que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento, puedan ser financiadas y llevadas a cabo con el más alto grado de estándares de seguridad, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, su respectivo Reglamento y demás disposiciones aplicables.

(b) Todo titular de un AOC que efectúe o persona moral que pretenda efectuar operaciones de transporte aéreo comercial, deberá contar con personal calificado y con experiencia probada en aviación civil, disponible y ubicado en las siguientes posiciones o sus equivalentes:

- (1)** Director de operaciones.
- (2)** Jefe de pilotos.
- (3)** Director de Seguridad Aérea.
- (4)** Director de mantenimiento.
- (5)** Administrador o gerente de calidad.

(c) La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar posiciones o número de posiciones diferentes a las mencionadas en el inciso (b) anterior, si el titular o solicitante de un AOC es capaz de demostrar a la Autoridad Aeronáutica que puede efectuar operaciones con el más alto grado de seguridad, bajo la dirección de categorías inferiores o diferentes de personal gerencial o directivo, debido a:

- (1)** El tipo de operación involucrada;
- (2)** El número de aeronaves empleadas, y
- (3)** El área de operación.

6.2.1. Requerimientos complementarios respecto al personal gerencial o directivo.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC, deberá hacer los arreglos suficientes para asegurar supervisión continua de las operaciones, si éstas son efectuadas con la ausencia de cualquiera del personal gerencial requerido.

(b) El personal gerencial o directivo deberá ser contratado para trabajar el tiempo suficiente, de tal forma que sus funciones gerenciales queden debidamente cubiertas.

(c) La persona que desempeñe uno de los puestos gerenciales mencionados en el inciso (b) del numeral 6.2. anterior, para un titular de un AOC, no podrá servir en una posición similar a cualquier otro titular de un AOC, a menos que obtenga autorización por escrito de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Los requisitos mínimos para que una persona pueda ser designada como Director de Operaciones o equivalente, son:

(1) Contar con una licencia de piloto de transporte público ilimitado, y tener tres años de experiencia como piloto al mando, en operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5,700 kg. (12,500 lbs), o

(2) Ser ingeniero en aeronáutica con cédula profesional registrada ante la Dirección General de Profesiones, y tres años mínimos de experiencia en el área de operaciones aéreas de un concesionario o permisionario.

(e) Los requisitos mínimos para que una persona pueda ser designada como jefe de pilotos, son:

(1) Contar con una licencia de piloto de transporte público ilimitado con la capacidad apropiada para al menos una de las aeronaves usadas en las operaciones del titular o del solicitante del AOC;

(2) Tener tres años de experiencia como piloto al mando en operaciones de transporte aéreo comercial, y

(3) La Autoridad Aeronáutica podrá aceptar en el puesto de jefe de pilotos, a una persona poseedora de una licencia de piloto comercial con certificado de capacidad de vuelo por instrumentos en lugar de una persona con licencia de transporte público ilimitado, si los requerimientos para piloto al mando según el tipo de operación, exigen licencia de piloto comercial únicamente.

(f) Los requisitos mínimos para que una persona pueda ser designada como Director de Mantenimiento o equivalente, son:

(1) Contar con una licencia de técnico en mantenimiento clase II con capacidad en planeador y motores, y tener tres años de experiencia en mantenimiento en la misma categoría y clase de aeronave empleada por el titular o solicitante de un AOC, incluyendo un año de experiencia en liberamiento de aeronavegabilidad o retorno a servicio de aeronaves, o bien,

(2) Ser ingeniero en aeronáutica con cédula profesional registrada ante la Dirección General de Profesiones, y experiencia mínima de tres años en la misma categoría y clase de aeronave(s) empleada(s) por un concesionario o permisionario.

(3) En el caso de que el titular o solicitante de un AOC cuente o pretenda contar, según aplique, con un taller aeronáutico propio, los requisitos del inciso (2) anterior, son independientes a los requeridos para el responsable de taller, en la normatividad correspondiente; sin embargo, el responsable del taller podrá ocupar el cargo de Director de Mantenimiento o equivalente, en cuyo caso se ajustará a los requisitos que para responsable de taller se requieren en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(g) Un titular o solicitante de un AOC podrá emplear a una persona que no cumpla con los requisitos o la experiencia indicadas en los incisos anteriores del presente numeral, siempre y cuando sea autorizado por escrito por la Autoridad Aeronáutica, cuando se demuestre a ésta, que dicha persona tiene la experiencia comparable y que efectivamente puede desarrollar las funciones requeridas para el puesto a desempeñar.

6.2.2. Relación de personal técnico aeronáutico empleado o a emplear directamente o a través de terceros.

Todo solicitante o titular de un AOC deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica la relación del personal técnico aeronáutico empleado o a emplear directamente o a través de terceros, indicado en los numerales 6.2.2.1. y 6.2.2.2. En el caso de los titulares de un AOC, la relación de personal técnico aeronáutico a que se hace mención en el presente numeral, se refiere a aquel personal adicional a emplear, de ser el caso, requerido por la incorporación de algún equipo de vuelo adicional a su AOC.

6.2.2.1. Personal técnico aeronáutico de vuelo.

(a) Tripulaciones de vuelo.

(1) Relación de pilotos en sus diferentes clasificaciones, empleados o a emplear directamente o a través de terceros durante las operaciones. La cantidad de pilotos deberá ser acorde a la cantidad de aeronaves y frecuencias de vuelos operados o a operar. La relación deberá incluir, para cada piloto, su nombre, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde al (los) tipo(s) de aeronave(s) utilizada(s) o a utilizar.

(b) Tripulaciones de sobrecargos, para el caso de aeronaves de 20 o más asientos para pasajeros.

(1) Relación de sobrecargos empleados o a emplear directamente o a través de terceros durante las operaciones. La cantidad de este personal deberá ser acorde con la cantidad de aeronaves y frecuencias de vuelos operadas a operar, tomando en cuenta que para aeronaves de 20 a 50 pasajeros, se debe designar un sobrecargo; para aeronaves de 51 a 100 pasajeros, se deben designar dos sobrecargos, y para aeronaves de más de 100 pasajeros, se debe designar un sobrecargo más por cada cincuenta pasajeros adicionales. La relación deberá incluir, para cada sobrecargo su nombre y número de licencia.

6.2.2.2. Personal técnico aeronáutico de tierra.

(a) Técnicos en mantenimiento.

(1) Relación de técnicos en mantenimiento clase I y clase II en sus diferentes clasificaciones empleados o a emplear directamente o a través de terceros durante las operaciones. La cantidad de este personal deberá ser acorde con la cantidad de aeronaves y frecuencias de vuelos operadas o a operar. La relación deberá incluir, para cada técnico en mantenimiento su nombre, categoría o puesto, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde al (los) tipo(s) de aeronave(s) utilizada(s) o a utilizar.

(b) Oficial de operaciones de aeronaves.

(1) Relación de personal oficial de operaciones de aeronaves, incluidos los que cuentan con el certificado de capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido, según aplique, empleados o a emplear directamente o a través de terceros durante las operaciones. La cantidad de este personal deberá ser acorde con la cantidad de aeronaves y frecuencias operadas o a operar. La relación deberá incluir, para cada oficial de operaciones de aeronaves, su nombre y número de licencia, así como el certificado de capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido, según aplique, lo cual deberá ser acorde al tipo de servicio proporcionado o a proporcionar (despacho o despacho y control de vuelos).

(c) Cualquier otro personal técnico aeronáutico.

(1) Dependiendo de las características principales del servicio o servicios proporcionados o que pretende proporcionar, relación de cualquier otro personal técnico aeronáutico, en sus diferentes clasificaciones, a emplear directamente o a través de terceros durante las operaciones. La cantidad de este personal deberá ser acorde con las características principales del servicio o servicios proporcionados o a proporcionar. La relación deberá incluir, para cada persona su nombre, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde con las características principales del servicio o servicios proporcionados o a proporcionar.

6.3. Sistema de calidad.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC deberá establecer un sistema de calidad y designar a un administrador o gerente de calidad o equivalente, para monitorear el cumplimiento y adecuación de los procedimientos requeridos para asegurar prácticas operacionales seguras y la aeronavegabilidad de la(s) aeronave(s) a su servicio. El monitoreo mencionado, deberá incluir un sistema de retroalimentación al Director o Gerente General o equivalente, para asegurar el cumplimiento de las acciones correctivas necesarias.

(b) Todo titular o solicitante de un AOC deberá asegurar que cada sistema de calidad incluya un programa de aseguramiento de la calidad, que contenga procedimientos diseñados para verificar que todas las operaciones están siendo realizadas de acuerdo con todos los requerimientos, normas y procedimientos aplicables.

(c) Todo titular o solicitante de un AOC deberá describir el sistema de calidad empleado, en aquella documentación relevante que sea apropiada.

(d) Sin perjuicio de lo señalado en el inciso (a) de este numeral, la Autoridad Aeronáutica podrá aceptar la nominación de dos gerentes de calidad, uno para el área de operaciones y otro para la de mantenimiento, siempre y cuando el concesionario o permisionario haya designado a una unidad de administración de calidad o establezca los procedimientos de coordinación entre ambas áreas, para asegurar que el sistema de calidad se aplique uniformemente en la operación en conjunto de la empresa.

6.4. Retención y mantenimiento de registros del personal.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá mantener registros actualizados, en los cuales se detallen las calificaciones e instrucción de todos sus empleados, tanto propios como subcontratados, involucrados en el control operacional, operaciones de vuelo, operaciones de tierra y actividades de mantenimiento de dicho titular o solicitante.

(b) Cada titular o solicitante de un AOC deberá mantener registros de aquellos empleados que tienen asignadas funciones como miembros del personal de vuelo y como oficial de operaciones de aeronaves, con el suficiente detalle como para determinar que dichos empleados cumplen con los requerimientos de experiencia y calificación para desempeñar funciones en operaciones de transporte aéreo comercial.

(c) Adicionalmente, cada titular de un AOC deberá mantener los siguientes registros:

(1) Registros de tiempos de vuelo, jornadas de trabajo y periodos de descanso del personal de vuelo.

(2) Registros del personal de vuelo, tales como programas de instrucción, práctica de emergencias, vuelos asesorados, calificaciones en entrenamientos, ascensos, entre otros.

(3) Registros de combustible y aceite.

(d) Los solicitantes de un AOC deberán contar o demostrar que cuentan con los procedimientos y medios necesarios para mantener los registros señalados en el inciso (c) de este numeral.

6.5. Registros de las grabadoras de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo y de datos de vuelo.

(a) Cada titular de un AOC deberá mantener:

(1) La más reciente calibración o prueba en taller, cuando aplique, de la grabadora de datos de vuelo, incluyendo el medio de grabación del cual se deriva dicha calibración o el registro de la última lectura de la prueba en taller, y

(2) La correlación de la grabadora de datos de vuelo para una aeronave de cualquier grupo de aeronaves operadas por el titular del AOC:

- (i)** Que son del mismo tipo;
 - (ii)** Sobre el cual el modelo de la grabadora de datos de vuelo y su instalación son la misma, y
 - (iii)** Sobre la cual no hay diferencia en el diseño de tipo con respecto a la instalación original de los instrumentos asociados con la grabadora.
- (b)** En el caso de un accidente o incidente que requiera notificación inmediata a la Autoridad Aeronáutica, el titular del AOC deberá conservar la información grabada en la grabadora de la voz de la cabina de la tripulación de vuelo y de la de datos de vuelo, hasta que la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario.
- (c)** Los solicitantes de un AOC deberán contar con los procedimientos y medios necesarios para mantener los registros señalados en el inciso (a) de este numeral.

6.6. Programa de inducción relativo a los procedimientos del concesionario o permisionario.

(a) Ninguna persona puede servir ni puede cualquier titular de un AOC designar a una persona como administrador o gerente de calidad o equivalente, o como director de mantenimiento o equivalente, con las funciones mencionadas en el numeral 6.9.1., a menos que la persona haya concluido satisfactoriamente un programa de inducción aprobado por la Autoridad Aeronáutica, relativo a los procedimientos y políticas del concesionario o permisionario, según aplique, el cual debe incluir una revisión completa de los procedimientos pertinentes a sus funciones, que se encuentran contenidas en el Manual General de Operaciones y en el Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique.

(b) El programa de inducción mencionado en el inciso (a) de este numeral, deberá cubrir las siguientes áreas:

(1) Organización del concesionario o permisionario; alcance de las operaciones y del mantenimiento efectuadas o a efectuarse, así como prácticas administrativas aplicables a sus funciones y obligaciones.

(2) Marco legislativo, reglamentario y normativo, y demás disposiciones aplicables a sus respectivas funciones y obligaciones, así como a las del concesionario o permisionario.

(3) Políticas y procedimientos del concesionario o permisionario relativas a sus funciones.

(4) Aquellas secciones y partes apropiadas del Manual General de Operaciones, así como del Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, relativas a sus deberes y responsabilidades.

6.7. Aeronaves.

6.7.1. Aeronaves autorizadas.

6.7.1.1. Certificado de aeronavegabilidad.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave en transporte aéreo comercial, a menos que ésta cuente con su correspondiente certificado de aeronavegabilidad vigente, se encuentre en una condición aeronavegable, y cumpla con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables para operaciones de transporte aéreo comercial, incluyendo aquellas relacionadas a la identificación de la aeronave y equipo a bordo, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(b) El concesionario o permisionario deberá contar con un control actualizado de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de Servicio mandatorios, que sean aplicables a cada una de sus aeronaves, conforme a lo indicado en la Norma Oficial Mexicana correspondiente que emita la Secretaría. Dicho control deberá ser puesto a disposición de la Autoridad Aeronáutica en el momento que así lo requiera. Asimismo, la Autoridad Aeronáutica podrá en cualquier momento verificar la información necesaria para la acreditación del presente requisito.

6.7.1.2. Equipo de a bordo de la aeronave.

(a) Se deberá demostrar que cada una de las aeronaves a su servicio, cuenta con el equipo de a bordo descrito en el inciso (b) siguiente, lo anterior, ya sea mediante la constancia de aeronavegabilidad expedida por la Autoridad Aeronáutica del aeródromo base de operaciones principal o, en el caso en que se haya presentado copia del certificado de aeronavegabilidad, a través del documento que lo describa, avalado por dicha Autoridad.

(b) El equipo instalado a bordo de la aeronave, será el señalado a continuación, según aplique:

(1) Equipo para realizar vuelos sujetos a las reglas de vuelo visual.

(2) Equipo para realizar vuelos VFR que se realicen como vuelos controlados.

(3) Equipo para realizar vuelos sujetos a las reglas de vuelo por instrumentos o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada, sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo.

(4) Dispositivos antihielo o descongeladores adecuados.

(5) Fuente de energía auxiliar, independientemente del sistema principal generador de electricidad, para aeronaves de ala fija cuyo peso máximo certificado de despegue exceda de 5,700 kg (12,566 lbs), puestos en servicio por primera vez a partir del 1 de enero de 1975.

(6) Equipo utilizado para realizar vuelos nocturnos.

(7) Instrumento indicador de número de Mach, en el caso de aeronaves de ala fija cuyas limitaciones de velocidad se indiquen en función del número de Mach.

(8) Dispositivos de señales y de equipo salvavidas (incluso medios para el sustento de la vida), apropiados al área sobre la cual se vaya a volar.

(9) Transmisor de localización de emergencia.

(10) Micrófonos de vástago o de garganta.

(11) Extintores de fuego portátiles.

(12) Todas las aeronaves de ala fija que vuelen sobre el agua (hidroaviones o terrestres) deberán estar equipados como sigue:

(I) Los hidroaviones deberán llevar en todos los vuelos el siguiente equipo:

(i) Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar, si es aplicable, y

(iii) Un ancla flotante.

(II) Las aeronaves de ala fija terrestres, deberán contar con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo en los siguientes casos:

(i) Cuando la aeronave pueda estar sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 MN) de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia, para el caso de aeronaves multimotoras (aeronaves de dos o más motores).

(ii) Cuando la aeronave vuele en ruta sobre el agua, a una distancia del terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia, superior a la de planeo, para el caso de aeronaves monomotoras.

(iii) Cuando cualquier aeronave de ala fija despegue o aterrice en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya posibilidad de un acuatizaje forzoso.

(III) Además del equipo mencionado en los incisos (I) y (II) inmediatos anteriores, según sea el caso, todas las aeronaves de ala fija, cuando vuelen en rutas sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 MN), la que resulte menor, de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves de ala fija multimotoras que puedan continuar el vuelo con un motor inactivo, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 MN), la que resulte menor, para las aeronaves de ala fija monomotoras, deberán contar con el siguiente equipo:

(i) Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, considerando la falla de una balsa y la capacidad máxima permisible de las mismas, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender, y

(ii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro, las cuales se conforman por:

- Cohetes o bombas que proyecten luces rojas lanzadas uno a uno a cortos intervalos, y
- Una luz de bengala roja con paracaídas.

(IV) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con los incisos (12) (I) (i) y (12) (II), deberán estar provistos de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas, excepto cuando el requisito previsto en el inciso (12) (II) (iii) se satisfaga mediante dispositivos de flotación individuales que no sean chalecos salvavidas.

(13) Todas las aeronaves de ala rotativa, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, deberán estar equipadas con medios de flotación permanentes o rápidamente despleables, a fin de asegurar un acuatizaje forzoso seguro de la aeronave cuando:

(I) Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos, a la velocidad normal de crucero, en el caso de aeronaves multimotoras de ala rotativa, o

(II) Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de aeronaves monomotoras de ala rotativa.

(14) Equipo de emergencia para aeronaves de ala rotativa.

(I) Todas las aeronaves multimotoras de ala rotativa que operen de acuerdo con las disposiciones del inciso (13) de este numeral, deberán llevar el siguiente equipo de emergencia:

(i) Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender, y

(iii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro, las cuales se conforman por:

- Cohetes o bombas que proyecten luces rojas lanzadas uno a uno a cortos intervalos, y
- Una luz de bengala roja con paracaídas.

(II) Todas las aeronaves monomotoras, cuando operen más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra, deberán estar equipadas con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

(III) Las aeronaves monomotoras que no operen de conformidad con el inciso (II) inmediato anterior, deberán estar equipadas como se indica en el inciso (I) inmediato anterior.

(IV) Todas las aeronaves, cuando despeguen o aterricen en un helipuerto en el que la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso llevarán, por lo menos, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

(V) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con el inciso (13) de este numeral, deberá estar provisto de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

(VI) En cualquier aeronave de ala rotativa, para la cual el certificado individual de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1991 o después de esa fecha, por lo menos el 50% de las balsas salvavidas llevadas como equipo de emergencia conforme a las disposiciones del inciso (14), de la presente sección, deberán ser desplegables por control a distancia.

(VII) Las balsas que no sean desplegables por control a distancia y de peso superior a 40 kg. (88.18 libras), deberán estar equipadas con algún medio mecánico de despliegue.

(15) Botiquín de primeros auxilios.

(16) Botiquín médico.

(17) Equipo transpondedor.

(18) Grabadora de datos de vuelo.

(19) Grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo.

(20) Sistema de anticolidión de a bordo (ACAS).

(21) Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

(22) Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con una función de alerta anticipada sobre peligros relacionados con el terreno.

(23) Equipo para medir e indicar continuamente la dosificación total de radiación cósmica a que está sometida la aeronave.

(24) Dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno, para el caso de aeronaves que vuelen a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa, esto es arriba de 3,048 m (10,000 pies).

(25) Asientos de la tripulación de sobrecargos.

(I) Aeronaves de ala fija para las que se haya expedido por primera vez el certificado individual de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1981 o después de esa fecha. Todas las aeronaves deberán estar equipadas con asientos orientados hacia delante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal de la aeronave), debiendo tener instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de sobrecargos, requerido para cumplir con las obligaciones de dicha tripulación en casos de emergencia, con respecto a la evacuación de emergencia. En el caso de aeronaves de ala rotativa, deberán cumplir con esta disposición independientemente de la fecha de otorgamiento del certificado individual de aeronavegabilidad.

(II) Para todas las aeronaves, los asientos para la tripulación de sobrecargos de que se dispongan, según lo indicado en el inciso (I) inmediato anterior, deberán estar ubicados cerca de la salidas al nivel del piso y otras salidas de emergencia, para la evacuación de emergencia.

Para mayor referencia sobre el equipo mencionado en el presente numeral (6.7.1.2.), deberán consultarse las normas oficiales mexicanas aplicables correspondientes. La Autoridad Aeronáutica podrá requerir otros equipos a bordo, además de los descritos con anterioridad, de acuerdo con el tipo de operación y área a operar, así como con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

6.7.1.3. Sólo podrá utilizarse cualquier tipo específico de aeronave, en operaciones de transporte aéreo comercial, cuando la aeronave cuente con su certificación de tipo y dicho certificado sea aceptado por la Autoridad Aeronáutica conforme a la Norma Oficial Mexicana correspondiente, lo cual incluye la emisión de un AOC por la propia Autoridad, listando ese tipo de aeronave.

6.7.1.4. Ninguna persona puede operar aeronaves adicionales o reemplazar una aeronave de un tipo para la cual se encuentre autorizada, a menos que cada aeronave haya completado un proceso de evaluación para la inclusión en la flota del titular del AOC.

6.7.2. Arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero.

El arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero, deberá llevarse a cabo conforme se indique en la Norma Oficial Mexicana correspondiente y demás disposiciones aplicables.

6.7.3. Intercambio de aeronaves.

(a) Ningún concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, puede intercambiar

una aeronave con otro concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, sin la autorización de la Secretaría.

(b) Para que la Autoridad Aeronáutica autorice que algún titular de un AOC opere bajo un acuerdo de intercambio de aeronaves con otro titular de un AOC, ambos titulares deberán demostrar a dicha Autoridad que:

(1) Los procedimientos para el intercambio se realizan de acuerdo con prácticas de operación seguras;

(2) El personal de vuelo y oficiales de operaciones de aeronaves, cumplen con los requerimientos en materia de instrucción aprobados para la(s) aeronave(s) y equipo(s) a ser intercambiado(s), así como de experiencia en los procedimientos de comunicaciones y despacho a ser utilizados;

(3) El personal de mantenimiento cumple con los requerimientos en materia de instrucción para la(s) aeronave(s) y equipo(s) a ser intercambiado(s), así como de experiencia con los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados;

(4) Los miembros de las tripulaciones de vuelo y oficiales de operaciones de aeronaves, cumplen con las calificaciones apropiadas en materia de rutas y aeródromos;

(5) La(s) aeronave(s) a ser operada(s) es (son) similar(es) en marca, modelo y series, a la(s) aeronave(s) del titular del AOC a quien el intercambio es efectuado, y

(6) El arreglo de los instrumentos de vuelo y controles que son críticos para la seguridad de la(s) aeronave(s) a operar, son similares al de la(s) aeronave(s) que está(n) siendo operada(s) bajo el AOC, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine que el titular del AOC que operará las aeronaves, tiene programas de instrucción adecuados para asegurar que cualquier diferencia potencialmente peligrosa en el arreglo de instrumentos y controles, son superados satisfactoriamente con seguridad por familiarización de la tripulación de vuelo.

(c) Cada titular de un AOC que efectúe operaciones bajo un acuerdo de intercambio de aeronaves, deberá incluir los cambios pertinentes, así como las políticas y procedimientos derivados de este tipo de acuerdos, en sus manuales correspondientes.

(d) El titular de un AOC deberá proponer a la Autoridad Aeronáutica las enmiendas necesarias a sus especificaciones de operación, derivadas de todo acuerdo de intercambio de aeronaves.

(e) El titular de un AOC deberá cumplir con las disposiciones aplicables del estado de registro de la aeronave involucrada en un acuerdo de intercambio, mientras dicho titular del AOC tenga el control operacional de la aeronave.

6.7.4. Arrendamiento húmedo de aeronaves.

El arrendamiento húmedo de aeronaves deberá llevarse a cabo conforme se indique en la Norma Oficial Mexicana correspondiente y demás disposiciones aplicables.

6.7.5. Demostración de evacuación de emergencia.

(a) Ninguna persona puede utilizar una aeronave de un tipo y modelo específico, en operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, a menos que haya efectuado previamente para la Autoridad Aeronáutica, una demostración de evacuación de emergencia a la capacidad total de pasajeros, de acuerdo a la configuración de la aeronave, en 90 segundos o menos.

(b) La demostración a la capacidad total mencionada en el inciso (a) de este numeral, podría no ser requerida por la Autoridad Aeronáutica, si el titular o solicitante del AOC, efectúa solicitud por escrito para una variación o excepción a lo establecido en dicho inciso, siempre y cuando muestre evidencia de que:

(1) Una evacuación de emergencia a capacidad total de pasajeros para la aeronave operada o a ser operada, fue demostrada satisfactoriamente durante la certificación de tipo de la aeronave o durante la certificación de otro concesionario o permisionario, y

(2) Existe un análisis de ingeniería, el cual muestre que una evacuación de emergencia a la capacidad total de pasajeros, es posible realizarla en 90 segundos o menos, si la configuración de asientos para pasajeros de la aeronave difiere con respecto al número de salidas o tipos de salidas, al número de los miembros de la tripulación de sobrecargos o a la ubicación de dichos miembros.

(c) Si conforme a lo establecido en el inciso (b) de este numeral, la Autoridad Aeronáutica aprueba una variación o excepción a lo establecido en el inciso (a) del mismo numeral, ninguna persona puede utilizar una aeronave de un tipo y modelo específico, en operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, a menos que haya demostrado previamente a la Autoridad Aeronáutica que su personal disponible, procedimientos y equipo, efectuarán la suficiente apertura de salidas para evacuación en 15 segundos o menos. Este tipo de evacuación de emergencia es conocido como demostración parcial de emergencia y será requerida en caso de incorporar un nuevo tipo de aeronave en su AOC.

(d) Ninguna persona puede utilizar una aeronave terrestre para realizar vuelos prolongados sobre el agua, a menos que haya demostrado previamente a la Autoridad Aeronáutica que cuenta con la capacitación y el equipo necesario para efectuar eficientemente sus procedimientos de acuatizaje forzoso.

(e) Todo titular de un AOC o solicitante del mismo deberá efectuar ante la Autoridad Aeronáutica, una demostración parcial de evacuación de emergencia y una demostración de evacuación de acuatizaje forzoso, que demuestre la efectividad de la instrucción y de los procedimientos de evacuación de su personal de vuelo, conforme se indica en el inciso (c) de este numeral, en los siguientes casos:

(1) La introducción inicial de un tipo y modelo de aeronave en específico, si el concesionario o permisionario no ha conducido una demostración parcial real previa sobre el mismo tipo y modelo de aeronave;

(2) Cambios en el número, ubicación o deberes en los procedimientos de evacuación de emergencia o en otros procedimientos relacionados, por parte de los miembros de la tripulación de sobrecargos, o

(3) Cambios en el número, ubicación, tipos de salida de emergencia o los tipos de mecanismos para abrir las puertas de emergencia disponibles para evacuación.

(f) En las demostraciones parciales de evacuación de emergencia y de acuatizaje forzoso, únicamente intervendrá el personal de vuelo involucrado, personal de la Autoridad Aeronáutica observando la demostración y cualquier otro personal autorizado por la Autoridad Aeronáutica que pudiera ser necesario para el desarrollo de las demostraciones.

(g) Antes de efectuar una demostración de evacuación de emergencia o una de acuatizaje forzoso, el titular de un AOC o solicitante del mismo, deberá presentar solicitud y obtener la aprobación correspondiente de la Autoridad Aeronáutica.

(h) Para la demostración de evacuación de emergencia o de acuatizaje forzoso, los miembros de la tripulación de sobrecargos a emplearse, deberán:

(1) Ser seleccionada aleatoriamente por la Autoridad Aeronáutica;

(2) Haber completado el programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el titular del AOC o solicitante del mismo, para el tipo y modelo específico de aeronave, y

(3) Haber realizado y aprobado un examen práctico o escrito sobre los procedimientos de evacuación y uso del equipo de emergencia, así como de acuatizaje forzoso.

(i) Para efectuar la demostración de evacuación de emergencia parcial, la tripulación de sobrecargos del titular del AOC o solicitante del mismo, deberá, usando los procedimientos operacionales de éste:

(1) Demostrar la apertura de 50% de las salidas de emergencia al nivel del piso requeridas y el 50% de las salidas de emergencia que no estén al nivel del piso requeridas (cuya apertura por un miembro de la tripulación de sobrecargos se encuentra definido como una función durante una evacuación de emergencia) y desplegar el 50% de los toboganes de las salidas. Las salidas de emergencia y los toboganes serán seleccionados por la Autoridad Aeronáutica, y

(2) Preparar para ser usados, las salidas y toboganes mencionados en el inciso inmediato anterior (1) en 15 segundos.

(j) Para efectuar la demostración de procedimientos de evacuación de acuatizaje forzoso, la tripulación de sobrecargos del titular del AOC o solicitante del mismo, deberá, usando los procedimientos operacionales de éste:

(1) Demostrar conocimiento y uso de cada artículo del equipo de emergencia requerido;

(2) Preparar la cabina para el amarizaje forzoso dentro de los 6 minutos posteriores a que la intención del amarizaje es anunciada;

(3) Remover cada balsa de su alojamiento (una balsa deberá ser inflada apropiadamente y lanzada, o un tobogán ser inflado apropiadamente y botado). La elección y selección de balsas o toboganes será determinada por la Autoridad Aeronáutica, y

(4) Entrar a la balsa y prepararla completamente para su ocupación, a la capacidad total indicada en la misma. La balsa deberá incluir todo el equipo de emergencia requerido.

6.7.6. Vuelos de demostración.

(a) Ningún titular o solicitante de un AOC podrá utilizar una aeronave de un tipo determinado, en operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que efectúe previamente en forma satisfactoria vuelos de demostración para la Autoridad Aeronáutica, en dicho tipo de aeronave.

(b) Ningún titular o solicitante de un AOC podrá operar una aeronave en un área especial designada, o utilizando un sistema de navegación especializado, a menos que dicha aeronave efectúe para la Autoridad Aeronáutica, un vuelo de demostración satisfactorio, en las condiciones en que volará en dicha área especial o sistema de navegación especializado.

(c) Los vuelos de demostración requeridos por el inciso (a) de este numeral, deberán ser efectuados de acuerdo con las disposiciones aplicables al tipo de operación y aeronave utilizada.

(d) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar variaciones o excepciones a la presente sección (6.7.6.), si encuentra que bajo circunstancias especiales, se da cumplimiento total a los requerimientos de la misma.

(e) De acuerdo con lo señalado en el inciso (a) de este numeral, cada titular de un AOC o solicitante de éste, deberá efectuar vuelos de demostración para cada tipo de aeronave utilizada o a utilizar, según aplique, incluyendo los casos en los que el titular del AOC ya está operando un tipo de aeronave en particular, y ésta sea alterada materialmente en su diseño, así como para cada tipo de operación específica que el titular del AOC o solicitante de éste, pretenda efectuar.

(f) Los vuelos de demostración requeridos por esta sección (6.7.6.) deberán comprender por lo menos lo siguiente:

(1) Cien horas de tiempo total de vuelo, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine durante el periodo de realización de los vuelos, que un nivel satisfactorio de competencia ha sido demostrado en menor cantidad de horas;

(2) Cinco horas de vuelos nocturnos, si se pretende autorización para efectuar operaciones nocturnas;

(3) Cinco procedimientos de aproximación por instrumentos, bajo condiciones IMC, reales o simuladas, si se pretende autorización para efectuar vuelos por instrumentos (IFR), y

(4) Operaciones a un número representativo de aeródromos donde se pretende efectuar operaciones, según sea determinado por la Autoridad Aeronáutica. Las operaciones a que se refiere este inciso, comprende aterrizajes, asistencia en tierra, según se requiera, y despegues.

(g) Ninguna persona podrá transportar pasajeros en una aeronave durante los vuelos de demostración, excepto aquellas personas necesarias para efectuar dichos vuelos y las que sean designadas por la Autoridad Aeronáutica.

(h) Para aquellos titulares de un AOC o solicitantes de éste, que operen o pretendan operar aeronaves de un peso máximo de despegue al nivel del mar, de 5,700 kg. o menos, la necesidad y duración de los vuelos de demostración será determinado por la Autoridad Aeronáutica.

(i) Conforme se indica en el inciso (d) de la presente sección, la Autoridad Aeronáutica, podrá autorizar variaciones o excepciones a lo establecido en la presente sección (6.7.6.), siempre y cuando el interesado presente solicitud por escrito, indique para qué numeral o numerales requiere la autorización, fundamente su petición documentalmente, justificándola plenamente.

6.7.7. Instalaciones e itinerarios de operaciones.

6.7.7.1. Instalaciones.

(a) Todo concesionario o permisionario de transporte aéreo, deberá contar en su base de operaciones principal, con instalaciones de apoyo operacional y de aeronavegabilidad, apropiadas para el área y tipo de operación, ello acatando las disposiciones que respecto a los requisitos que deben cumplirse para acreditar la capacidad técnica previo a la obtención de concesión y/o permiso de transporte aéreo, establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) Todo concesionario o permisionario de transporte aéreo, deberá efectuar los arreglos y procedimientos que sean necesarios para contar con instalaciones de apoyo terrestre en cada uno de los aeródromos a ser utilizados, para asegurar que se proporcionen los servicios necesarios de forma segura, así como el manejo apropiado de pasajeros y carga, ello acatando las disposiciones que respecto a los requisitos que deben cumplirse para acreditar la capacidad técnica previo a la obtención de concesión y/o permiso de transporte aéreo, establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

6.7.7.2. Itinerarios.

Al establecer sus itinerarios, todo concesionario o permisionario de transporte aéreo que efectúe o pretenda efectuar operaciones bajo dichos itinerarios, deberá considerar el tiempo necesario y suficiente para que se le efectúen los servicios correspondientes a la(s) aeronave(s) a su servicio, en todas sus paradas intermedias (escalas), debiendo considerar los vientos prevalecientes en la ruta y velocidad de crucero para el tipo de aeronave, según se indique en el Manual de Vuelo y/o de Operación de la(s) aeronave(s), según corresponda.

6.8. Administración de las operaciones de vuelo del titular o solicitante de un AOC.

6.8.1. Manual general de operaciones.

(a) El concesionario o permisionario de transporte aéreo, deberá suministrar a la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación si procede, el Manual General de Operaciones adecuado a las características de la empresa, mismo que deberá contener las políticas y procedimientos de dichos concesionarios o permisionarios, relacionadas al tipo y áreas de operaciones de vuelo que se efectúan o se pretenden efectuar. El manual deberá ser elaborado de acuerdo con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2001.

(b) El Manual General de Operaciones podrá ser emitido en partes, como un documento individual o como una serie de volúmenes, debiendo cumplir con los contenidos establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(c) El titular o solicitante de un AOC, deberá asegurarse que todo el personal a su servicio, conozca plenamente y cumpla con lo establecido en las partes del Manual General de Operaciones que les sean aplicables de acuerdo a sus funciones.

6.8.2. Programa de adiestramiento y capacitación.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC, deberá asegurar que todo el personal de operaciones a su servicio, se encuentre instruido adecuadamente en sus deberes, funciones y responsabilidades, así como que dichos deberes, funciones y responsabilidades, se encuentren relacionados con la operación en su conjunto.

(b) Todo titular o solicitante de un AOC deberá contar con un manual de adiestramiento (instrucción) y capacitación aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá contener las políticas generales de instrucción, verificación de los resultados de la misma, así como control y conservación de los registros.

(c) Todo titular o solicitante de un AOC deberá contar con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, previo a la puesta en uso de un programa de instrucción, para los propósitos de calificación de un miembro de la tripulación de vuelo o persona que efectúa o efectuará funciones de control operacional.

(d) Todo titular o solicitante de un AOC deberá hacer del conocimiento de la Autoridad Aeronáutica cualquier modificación a sus programas de instrucción aprobados, y deberá recibir la aprobación por escrito de la Autoridad Aeronáutica, antes de que dicha modificación sea puesta en práctica.

(e) El contenido del manual de instrucción mencionado en el inciso (b) de este numeral deberá ser el indicado por la Autoridad Aeronáutica en el documento que al efecto expida, de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT3-2001.

6.8.3. Manual de Operación de la aeronave.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá presentar para la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, un Manual de Operación para cada tipo y variante de aeronave operada o que pretenda operar, el cual deberá contener los procedimientos normales, anormales y de emergencia relativos a la operación de la aeronave.

(b) Cada Manual de Operación de la aeronave deberá basarse en los datos de la entidad responsable del diseño de tipo de la misma, para el tipo y variante específico de aeronave operada o que pretenda ser operada por el titular o solicitante de un AOC, y deberá incluir aquellos parámetros operacionales específicos, detalles de los sistemas de la aeronave y de las listas de verificación a ser utilizadas, aplicables a las operaciones del titular o solicitante de un AOC, que están o se prevé estarán aprobadas por la Autoridad Aeronáutica. En el diseño del manual, deberán considerarse los principios relativos a factores humanos.

(c) El Manual de Operación de la aeronave deberá ser utilizado por los miembros de la tripulación de vuelo y personas con funciones asignadas de control operacional para cada aeronave operada o que pretenda operar el titular o solicitante de un AOC.

(d) El contenido del Manual de Operación de la aeronave deberá ser el indicado en las disposiciones respectivas de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2001.

(e) El requisito del Manual de Operación de la aeronave será considerado satisfactorio por la Autoridad Aeronáutica, si el Manual de Vuelo de la aeronave aprobado por la propia Autoridad, contiene lo señalado en el presente numeral (6.8.3.).

6.8.4. Manual de vuelo.

El titular o el solicitante de una AOC, deberá presentar para su revisión, aprobación y/o convalidación, según corresponda, un ejemplar del Manual de Vuelo aplicable a cada tipo de aeronave que opere, de acuerdo con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2001.

6.8.5. Lista de Equipo Mínimo (MEL) y lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL).

(a) Todo titular o solicitante de un AOC deberá elaborar y presentar para aprobación de la Autoridad Aeronáutica, para cada aeronave que opere, una lista de equipo mínimo, cuando el estado de diseño de la aeronave haya emitido una lista maestra de equipo mínimo. Dicha MEL deberá proporcionarse a los miembros de la tripulación de vuelo, personal de mantenimiento y a aquellas personas con funciones asignadas de control operacional para su uso durante el desempeño de sus funciones.

(b) La MEL deberá ser específica para cada tipo y variante de aeronave, y deberá contener las circunstancias, limitaciones y procedimientos para liberar o continuar el vuelo de una aeronave con componentes, equipo o instrumentos inoperativos.

(c) Cada titular o solicitante de un AOC deberá proveer para el uso de los miembros de la tripulación de vuelo, personal de mantenimiento y para aquellas personas con funciones asignadas de control operacional, durante el desempeño de sus funciones, una lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL) específica para el tipo de aeronave, si ésta ha sido elaborada y aprobada por el estado de diseño de la aeronave. El

Manual General de Operaciones del titular o solicitante de un AOC, deberá contener aquellos procedimientos aceptados por la Autoridad Aeronáutica, para efectuar operaciones de acuerdo con los requerimientos de la CDL.

6.8.6. Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave (Aircraft Performance Planning Manual).

(a) Todo titular o solicitante de un AOC deberá proveer para el uso de sus tripulaciones de vuelo y personas a su servicio con funciones asignadas de control operacional, durante el desempeño de sus funciones, un Manual de Planeación y Rendimientos de cada aeronave que opere.

(b) El Manual de Planeación y Rendimientos deberá ser elaborado para cada tipo y variante específico de aeronave, y deberá contener información de rendimientos adecuada para calcular con la mayor precisión, el rendimiento de la aeronave en todas las fases normales de operación en vuelo.

6.8.7. Manual de Carga y Manejo de la Aeronave (Aircraft loading and handling manual).

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá proveer para el uso de sus tripulaciones de vuelo y personas a su servicio con funciones asignadas de control operacional, durante el desempeño de sus funciones, un Manual de Carga y Manejo de las aeronaves que opere.

(b) El Manual de Carga y Manejo de la Aeronave deberá ser elaborado para cada tipo y variante específico de aeronave, y deberá contener los procedimientos y limitaciones para el servicio y carga de la aeronave.

6.8.8. Manual de Sobrecargos.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC, que conforme a lo indicado en las disposiciones correspondientes, deba contar con tripulación de sobrecargos, deberá elaborar y proveer a dicha tripulación, para su uso durante el desempeño de sus funciones, un Manual de Sobrecargos autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El Manual de Sobrecargos deberá contener aquellas políticas y procedimientos operacionales del titular o solicitante de un AOC, aplicables a los sobrecargos y al transporte de pasajeros.

(c) El Manual de Sobrecargos deberá ser aplicable para cada tipo y variante específico de aeronaves que opere, mismo que deberá contener los detalles de sus procedimientos normales, anormales y de emergencia, que deberá ejecutar la tripulación de sobrecargos, así como la ubicación y operación del equipo de emergencia. En caso de que el titular o solicitante del AOC opere o pretenda operar más de un tipo y variante de aeronave, podrá incluir en un solo Manual, los procedimientos para cada tipo y variante de aeronave.

6.8.9. Rutas y áreas de operación.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC, únicamente podrá efectuar operaciones a lo largo de las rutas y/o dentro de las áreas de operación que le sean autorizadas por la Autoridad Aeronáutica. Dichas autorizaciones se otorgarán siempre y cuando el titular o solicitante de un AOC:

(1) Disponga de instalaciones en tierra y servicios, incluyendo servicios meteorológicos, adecuados para la operación planeada;

(2) Se asegure que el rendimiento de la(s) aeronave(s) que opera o que pretende operar, es adecuado para cumplir con los requerimientos de altitud mínima de vuelo;

(3) Se asegure que el equipo de la(s) aeronave(s) que opera o que pretende operar, cumple(n) con los requerimientos mínimos para la operación planeada;

(4) Disponga de mapas y cartas, mismos que deberán ser apropiados para las operaciones que realiza o que pretende realizar, los cuales deberán estar actualizados;

(5) Disponga de aeródromos adecuados con respecto a limitaciones de tiempo/distancia, si se utiliza o se pretende utilizar una aeronave de dos motores, y

(6) Tenga prevista la utilización de superficies adecuadas para permitir un aterrizaje forzoso seguro, si se utiliza o se pretende utilizar una aeronave monomotor.

(b) Ningún titular o solicitante de AOC, podrá efectuar operaciones de transporte aéreo comercial en cualquier ruta o área, a menos que dichas operaciones se lleven a cabo de acuerdo a las restricciones impuestas por la Autoridad Aeronáutica.

6.8.10. Programa de deshielo y antihielo.

El titular o solicitante de un AOC, que opere o pretenda operar aeronaves en condiciones atmosféricas de formación de hielo, deberá presentar un programa de deshielo y antihielo, mismo que deberá cumplir con lo indicado en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

6.8.11. Procedimientos de verificación condensados.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá elaborar para los miembros de sus tripulaciones de vuelo, y tenerlas disponibles a bordo de cada una de las aeronaves que opere o pretenda operar, listas de verificación condensadas, de los procedimientos a seguir en la cabina de la tripulación de vuelo, apropiadas para el tipo y variante de dichas aeronaves. Estas listas deberán encontrarse aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Cada titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que los procedimientos aprobados incluyan aquellos necesarios que los miembros de la tripulación de vuelo deberán verificar por seguridad, tales como los procedimientos previos al arranque de los motores, despegue o aterrizaje, y los anormales y de emergencia para motores y sistemas.

(c) Cada titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que las listas de verificación de los procedimientos mencionados en el presente numeral (6.8.11.), se encuentren diseñadas de tal forma que los miembros de las tripulaciones de vuelo a su servicio, no dependan de su memoria para la verificación de los procedimientos referidos.

(d) Cada titular o solicitante de un AOC deberá hacer lo necesario para que los procedimientos aprobados se usen con la mayor facilidad posible en el puesto de pilotaje de cada aeronave a su servicio, mismos que la tripulación de vuelo deberá seguir cuando se encuentre operando la aeronave.

6.8.12. Libros de bitácora para cada aeronave al servicio del titular o solicitante de un AOC.

Cada titular o solicitante de un AOC deberá utilizar un libro de bitácora para cada una de las aeronaves a su servicio. El contenido del libro de bitácora será el indicado en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

6.8.13. Sistema de Control de Datos de Rendimientos.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con un sistema, aprobado por la Autoridad Aeronáutica para obtener, mantener y distribuir al personal apropiado, información de rendimientos vigentes para cada aeronave a su servicio, ruta y aeródromo a utilizar.

(b) El sistema aprobado, mencionado en el inciso (a) de este numeral, deberá proporcionar información vigente de obstáculos para el cálculo de los rendimientos de salida y llegada.

6.8.14. Sistema de control de los datos de peso y balance.

Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con un sistema aprobado por la Autoridad Aeronáutica, para la obtención, mantenimiento y distribución al personal apropiado, de la información vigente relativa al peso y balance de cada aeronave operada o que pretenda ser operada.

6.8.15. Sistema de control de datos aeronáuticos.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con un sistema aprobado por la Autoridad Aeronáutica para obtener, mantener y distribuir al personal apropiado, información aeronáutica vigente para cada ruta y aeródromo empleado o que pretenda emplear en sus operaciones.

(b) Los datos mencionados en el inciso (a) de este numeral, deberá comprender lo siguiente:

(1) Aeródromos:

(I) Instalaciones.

(II) Ayudas a la navegación y comunicaciones.

- (III)** Construcciones u obstáculos que afecten el despegue, aterrizaje u operaciones en tierra.
- (IV)** Facilidades de tránsito aéreo.
- (2)** Pistas de aterrizaje, zonas libres de obstáculos y zonas de paradas:
 - (I)** Dimensiones.
 - (II)** Superficie.
 - (III)** Sistemas de marcaje y alumbrado.
 - (IV)** Elevación y gradiente.
- (3)** Umbrales desplazados:
 - (I)** Ubicación.
 - (II)** Dimensiones.
 - (III)** Despegues o aterrizajes o ambos.
- (4)** Obstáculos:
 - (I)** Aquellos que afecten los cálculos de rendimientos de despegue y aterrizaje.
 - (II)** Obstáculos predominantes.
 - (III)** Procedimientos de vuelo por instrumentos.
 - (IV)** Procedimientos de salida.
 - (V)** Procedimientos de aproximación.
 - (VI)** Procedimientos de aproximación fallida.
- (5)** Información especial:
 - (I)** Equipo de medición del alcance visual de pista, si aplica.
 - (II)** Vientos prevalecientes bajo condiciones de baja visibilidad.

6.8.16. Publicación de Información Aeronáutica de México (PIA).

El titular o solicitante de un AOC deberá comprobar a la Autoridad Aeronáutica, que cuenta para cada una de las aeronaves con que opere o pretenda operar, con la Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México, mismo que deberá estar a bordo de cada una de dichas aeronaves, en todo tiempo, y mantenerse actualizado.

6.8.17. Despacho y control de vuelos.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con un sistema adecuado para el despacho y monitoreo del progreso de los vuelos de itinerario (control de vuelos).

(b) El despacho y el sistema de monitoreo del progreso de los vuelos, mencionado en el inciso (a) de este numeral, deberá constar de suficientes centros de despacho, adecuados para las operaciones a realizarse, y localizados en puntos necesarios para asegurar una adecuada preparación de vuelos, despacho y comunicación en vuelo con las aeronaves.

(c) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con suficientes oficiales de operaciones de aeronaves calificados, en cada uno de los centros mencionados en el inciso (b) de este numeral, para asegurar un control operacional apropiado de cada uno de sus vuelos.

(d) Cada titular o solicitante de un AOC deberá disponer de oficinas de despacho y control de vuelos, las cuales podrán ser propias o contratadas:

(1) Propias. Para que un titular o solicitante de un AOC establezca y opere alguna(s) oficina(s) de despacho y/o de despacho y control de vuelos, deberá cumplir los requisitos y especificaciones que para el establecimiento y funcionamiento de las oficinas de despacho y las de despacho y control de vuelos, establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(2) Contratado. Para que un titular o solicitante de un AOC utilice los servicios de una oficina de despacho y/o de despacho y control de vuelos, deberá presentar copia del contrato respectivo celebrado con una empresa o dependencia autorizada por la Autoridad Aeronáutica para prestar dichos servicios.

6.8.18. Seguimiento de vuelos.

(a) Para operaciones de fletamento, incluyendo taxis aéreos, cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con un sistema para proveer los documentos necesarios para la preparación de los vuelos y la determinación de los tiempos de salida y llegada de sus vuelos en todos los aeródromos aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El sistema descrito en el inciso (a) de este numeral deberá contar con medios de comunicación, ya sea a través de instalaciones propias o contratadas para monitorear la salida y llegada de las aeronaves que opere, a todos los aeródromos, incluyendo cualquier desviación de los vuelos.

(c) Para aeronaves con un peso máximo de despegue al nivel del mar de 5,700 kg. o menos, no se requiere que el titular o solicitante de un AOC, cuente con un sistema de seguimiento de vuelos para cada uno, siempre y cuando para el mismo, se haya llenado un plan de vuelo y éste permanezca activo hasta el arribo al destino.

(d) Cada titular o solicitante de un AOC que efectúe o pretenda efectuar vuelos de fletamento, incluyendo taxis aéreos, deberá tener un sistema aprobado de seguimiento de vuelos, adecuado para el monitoreo apropiado de cada vuelo, considerando las operaciones a ser realizadas.

(e) Para titulares o solicitantes de AOC que cuenten con autorización de la Autoridad Aeronáutica para operar centros de seguimiento de vuelos (oficinas de despacho y control de vuelos), dichos centros deberán estar localizados en aquellos puntos necesarios para asegurar:

(1) El monitoreo apropiado del progreso de cada vuelo con respecto a su salida en el punto de origen y llegada en el punto de destino, incluyendo paradas intermedias (escalas) y desviaciones, y

(2) Que al piloto al mando le sea proporcionada toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

(f) Un titular o solicitante de un AOC que efectúe o pretenda efectuar vuelos de fletamento utilizando un sistema de seguimiento de vuelos, deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que el sistema cuenta con instalaciones y personal adecuados para proveer la información necesaria para la iniciación y seguridad en la conducción de cada vuelo, a:

(1) La tripulación de vuelo de cada aeronave, y

(2) Las personas designadas por el titular o solicitante de un AOC para efectuar la función de control operacional de la aeronave.

(g) Cada titular o solicitante de un AOC que efectúe o pretende efectuar vuelos de fletamento, deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que el personal requerido para efectuar la función de control operacional, es capaz de atender correctamente sus deberes y responsabilidades.

6.8.19. Facilidades de comunicación.

(a) Para cada vuelo que efectúe el titular o solicitante de un AOC deberá disponer de medios de radiocomunicación para recepción y transmisión, con todas las facilidades ATC a lo largo de las rutas programadas y alternas a ser utilizadas.

(b) Para operaciones donde se transporten pasajeros en base a itinerario, cada titular o solicitante de un AOC deberá ser capaz de tener comunicación de radio rápida y confiable con todos los vuelos, en toda la estructura de rutas del titular o solicitante de un AOC, bajo condiciones de operación normales.

6.8.20. Precisión del equipo de navegación.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar para cada ruta o área en la que pretenda operar, con los sistemas de navegación y facilidades necesarios para permitir la navegación de la aeronave:

(1) Con el grado de precisión requerido por el ATC, y

(2) A los aeródromos considerados en el plan operacional de vuelo, con el grado de precisión necesaria para la operación involucrada.

(b) En situaciones sin un sistema de referencia de navegación adecuado, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar operaciones diurnas VFR, que puedan ser efectuadas de una manera segura por el piloto, considerando las características del terreno.

(c) Excepto para aquellas ayudas a la navegación requeridas para rutas a aeródromos de alternativa, la Autoridad Aeronáutica establecerá en las especificaciones de operación del AOC del concesionario o permisionario de transporte aéreo, las ayudas no visuales en tierra, requeridas para la aprobación de rutas fuera de espacio aéreo controlado.

(d) Las ayudas no visuales en tierra, no son requeridas para operaciones nocturnas VFR, cuando sea aplicable, sobre rutas en las que el titular o solicitante de un AOC demuestre contar con marcas sobre el terreno, iluminadas y confiables, adecuadas para efectuar operaciones seguras.

(e) Operaciones sobre segmentos de ruta donde se pretenda el uso de navegación celeste u otros medios especializados de navegación, deberá ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

6.8.21. Instructivos de seguridad para pasajeros.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con instructivos de seguridad para pasajeros.

(b) Cada titular de un AOC deberá llevar a bordo, en cada aeronave donde transporte pasajeros, localizados al alcance de cada pasajero, instructivos de seguridad conforme a los requerimientos establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente que emita la Secretaría.

6.9. Requerimientos de mantenimiento del titular o solicitante de un AOC.

6.9.1. Responsabilidad del mantenimiento.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC deberá mantener, en todo momento, las aeronaves a su servicio en estado de aeronavegabilidad, y deberá asegurar el adecuado funcionamiento del equipo operacional y de emergencia de las mismas, como sigue:

(1) Cumpliendo con las inspecciones prevuelo;

(2) Corrigiendo cualquier defecto y/o falla que afecte la operación segura de una aeronave, tomando en cuenta la MEL y CDL, cuando aplique para el tipo de aeronave que opere;

(3) Asegurando la realización de todo el mantenimiento, de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado al operador de la aeronave por la Autoridad Aeronáutica;

(4) Realizando el análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado para las aeronaves al servicio del titular o del solicitante de un AOC;

(5) Cumpliendo cualquier directiva operacional, directiva de aeronavegabilidad y cualquier otro requerimiento para mantener la aeronavegabilidad de las aeronaves que opere, establecido como mandatorio por la Autoridad Aeronáutica, y

(6) Cumpliendo con las modificaciones necesarias a las aeronaves que opere o que pretenda operar, así como al equipo operacional y de emergencia de las mismas, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(b) Cada titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que las aeronaves que opere o que pretenda operar, cuenten con certificado de aeronavegabilidad vigente, y que se cumpla cualquier otra condición de mantenimiento especificada en dicho certificado.

(c) Cada titular o solicitante de un AOC deberá asegurar que los requerimientos especificados en el inciso (a) de este numeral, sean efectuados de acuerdo con los procedimientos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica, conforme se establece en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(d) Cada titular o solicitante de un AOC deberá asegurar que el mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificación de su(s) aeronave(s) y de los productos aeronáuticos de éstas, sean efectuados de conformidad con lo establecido en su Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, y/o de acuerdo a las instrucciones vigentes de aeronavegabilidad continua, así como a las disposiciones correspondientes aplicables.

(e) Las actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones a las aeronaves y/o sus componentes, podrán ser efectuadas, todas o en parte, por el titular o solicitante de un AOC, debidamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica para tal efecto. En caso de que el titular o el solicitante de un AOC, contrate los servicios de otra persona para llevar a cabo dichas actividades, seguirá siendo responsable de las mismas ante la Autoridad Aeronáutica.

6.9.2. Aprobación y aceptación de sistemas y programas de mantenimiento del titular o solicitante de un AOC.

(a) El titular o solicitante de un AOC no deberá operar una aeronave, excepto para vuelos de inspección, a menos que cuente con un programa de mantenimiento o enmiendas al mismo, según aplique, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, para cada una de las aeronaves operadas o que pretenda operar, así como con un sistema para el control del programa de mantenimiento. El programa de mantenimiento y el sistema para su control, deberán cumplir con lo señalado en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(b) Para el caso de aeronaves que no se encuentren registradas en los Estados Unidos Mexicanos, el programa de mantenimiento de la(s) aeronave(s) del titular o solicitante de un AOC, así como cualquier enmienda al mismo, deberá ser presentada al Estado de registro, para su correspondiente aprobación, o de acuerdo a los convenios establecidos entre la Autoridad Aeronáutica y la Autoridad de aviación civil del estado de registro. La aceptación del programa de mantenimiento por parte de la Autoridad Aeronáutica, estará condicionada a la presentación de la aprobación del estado de

registro, de lo señalado en los mencionados convenios, o cuando corresponda, al cumplimiento por parte del titular o solicitante de un AOC, de las recomendaciones dictadas por el estado de registro.

6.9.3. Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC, deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica y a la Autoridad del Estado de Registro de la aeronave, si es una aeronave registrada en otro estado, un Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, así como sus enmiendas correspondientes para el uso y guía del personal de mantenimiento y operacional involucrado en las operaciones, conteniendo detalles de su estructura organizacional.

(b) El contenido del Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, que conforme al inciso (a) de este numeral, deba ser presentado a la Autoridad Aeronáutica, será elaborado conforme a los requerimientos de las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(c) El titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que todo el personal pertinente, conozca plenamente y cumpla con lo establecido en el Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique. Asimismo, el titular o solicitante mencionado, sólo deberá proporcionar para uso de su personal, el Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, o porciones de los mismos, cuando éstos hayan sido aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

6.9.4. Administración del mantenimiento.

(a) El titular o solicitante del AOC que cuente con autorización de la Autoridad Aeronáutica para operar como Taller Aeronáutico, podrá efectuar todo el mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones que sean requeridas por la(s) aeronave(s) a su servicio, conforme a los términos y limitaciones de su Permiso de Taller Aeronáutico.

(b) Si el titular o solicitante de un AOC, no se encuentra autorizado por la Autoridad Aeronáutica para operar como Taller Aeronáutico, deberá contratar la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones, con un Taller Aeronáutico aprobado por la Autoridad Aeronáutica, conforme a los términos y limitaciones que para dicho taller, establezca la Autoridad Aeronáutica.

(c) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con el personal necesario para asegurar que todo el mantenimiento de las aeronaves a su servicio, sea llevado a cabo de acuerdo con las normas oficiales mexicanas correspondientes, de tal forma que los requerimientos del Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, del titular o solicitante de un AOC, se cumplan satisfactoriamente, así como para asegurar la funcionalidad del sistema de calidad.

(d) Cada titular o solicitante de un AOC deberá contar con instalaciones suficientes y apropiadas para el desempeño de las funciones de las personas señaladas en el inciso (c) de este numeral.

6.9.5. Sistema de calidad.

(a) Para propósitos de mantenimiento, cada sistema de calidad del titular o solicitante de un AOC, como se requiere en el numeral 6.3. de la presente Norma Oficial Mexicana, deberá adicionalmente, cumplir al menos las siguientes finalidades:

(1) Monitorear que las actividades mencionadas en el numeral 6.9.1., sean realizadas de acuerdo con procedimientos aceptados por la Autoridad Aeronáutica y de acuerdo a lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;

(2) Asegurar que todo mantenimiento contratado sea llevado a cabo de acuerdo con el contrato;

(3) Monitorear el cumplimiento continuo con los requerimientos de la presente sección (6.9.), y

(4) Monitorear el cumplimiento de los procedimientos requeridos para asegurar prácticas de mantenimiento seguras que garanticen la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos.

(b) El monitoreo mencionado en el inciso (a) de este numeral, debe incluir un sistema de retroalimentación al responsable de la operación general para asegurar el cumplimiento de las acciones correctivas que sean necesarias.

(c) Para propósitos de mantenimiento, cada sistema de calidad del titular o solicitante de un AOC, requerido por el numeral 6.3., deberá incluir un programa de aseguramiento de la calidad, que contenga procedimientos diseñados para verificar que todas las operaciones de mantenimiento, estén siendo efectuadas de acuerdo con todos los requerimientos, procedimientos y demás disposiciones aplicables.

(d) Cuando el titular o solicitante de un AOC cuente con autorización o pretenda obtener la autorización para operar como taller aeronáutico, el sistema de administración de la calidad del titular o solicitante de un AOC, podrá ser combinado con los requerimientos establecidos en este sentido para un taller aeronáutico, y presentado para aprobación y aceptación de la Autoridad Aeronáutica, así como a la Autoridad del Estado de Registro, en el caso de aeronaves no registradas en los Estados Unidos Mexicanos, según sea aplicable.

(e) Cada titular o solicitante de un AOC, deberá establecer un plan para mostrar cuándo y con qué frecuencia las actividades requeridas en el inciso 6.9.1. serán monitoreadas. Adicionalmente, deberán elaborarse reportes cuando se complete cada etapa de monitoreo, e incluir detalles de discrepancias de no cumplimiento con procedimientos o requerimientos. Dicho plan deberá ser aceptable por la Autoridad Aeronáutica.

(f) La parte de retroalimentación del sistema, deberá identificar a la persona cuya función es corregir las discrepancias y no cumplimientos en cada caso particular, así como el procedimiento a seguir si no se efectúan las correcciones necesarias dentro del tiempo apropiado. Todas las discrepancias y no cumplimientos; las correcciones de éstos y el procedimiento a seguir si no se efectúan las correcciones necesarias dentro del tiempo determinado, deberán ser informados al Responsable de la Operación General.

(g) Para asegurar el cumplimiento efectivo de lo indicado en la presente sección (6.9.5.), cada titular o solicitante de un AOC, deberá realizar:

(1) Muestreo de productos. Es la inspección de una muestra representativa de su flota aérea;

(2) Muestreo de defectos. El monitoreo de la efectividad para la corrección de defectos encontrados.

(3) Muestreo de actividades contratadas. El monitoreo a cualquier persona contratada para llevar a cabo el mantenimiento oportunamente.

(4) Muestreo de mantenimiento. El monitoreo de cuándo (horas de vuelo/tiempo calendario/ciclos de vuelo, entre otros) la aeronave y sus componentes son puestos en tierra para mantenimiento.

(5) Muestreo de reportes de condiciones no aeronavegables y errores en la aplicación del mantenimiento de la aeronave y componentes.

6.9.6. Anotaciones en el libro de bitácora.

(a) Cada persona que efectúe una acción correctiva en caso de una falla o mal funcionamiento reportada u observada de una aeronave o producto aeronáutico, que es crítico para la seguridad del vuelo, deberá hacer un registro de dicha acción, en la sección de mantenimiento del libro de bitácora de la aeronave, de acuerdo a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) Cada titular o solicitante de un AOC deberá tener un procedimiento para conservar las copias necesarias de los documentos que se requiera llevar a bordo de las aeronaves a su servicio, en un lugar fácilmente accesible para cada miembro de la tripulación de vuelo, y deberá establecer dicho procedimiento en su Manual General de Operaciones.

6.9.7. Liberación de mantenimiento.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC no deberá operar una aeronave, a menos que ésta haya recibido el mantenimiento apropiado y haya sido liberada para servicio por un taller aeronáutico autorizado por la Autoridad Aeronáutica, conforme se señala en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

(b) Ningún titular o solicitante de un AOC deberá operar una aeronave después de haber sido liberada para servicio, según lo indicado en el inciso (a) de este numeral, a menos que se hayan hecho las anotaciones adecuadas en el libro de bitácora de la

aeronave, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, de dicho titular o solicitante, según aplique, y de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

6.9.8. Manual de mantenimiento.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica para su revisión, aprobación y/o convalidación, según corresponda, un ejemplar del Manual de Mantenimiento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo, para cada modelo en particular de las aeronaves con que opera o pretenda operar, mismos que deberá mantener actualizados. En caso de que la entidad responsable del diseño de tipo no haya emitido el Manual de Mantenimiento para alguna aeronave de las que opere o pretenda operar el titular o solicitante de un AOC, éste deberá elaborarlo y someterlo a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

(b) Para los efectos de esta sección, el Manual de Mantenimiento comprende los manuales que son necesarios para proporcionar el mantenimiento a la aeronave. Dichos manuales son, entre otros, los siguientes o sus equivalentes: Manual de Mantenimiento, Catálogo de Partes Ilustrado, Manual de Reparación Estructural, de Diagramas Eléctricos, de Peso y Balance, según aplique.

6.10. Seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita.

(a) El titular o solicitante de un AOC deberá elaborar y presentar para aprobación de la Autoridad Aeronáutica un Manual para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, el cual deberá ser elaborado conforme a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) El titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que todo su personal pertinente conozca plenamente y cumpla lo establecido en el manual mencionado en el inciso (a) de este numeral.

6.11. Transporte de equipaje o carga no autorizado.

Todo concesionario y/o permisionario nacional de transporte aéreo deberá asegurarse que no se transporte en ninguna de las aeronaves a su servicio equipaje documentado en forma encubierta, es decir, equipaje documentado cuyo pasajero documentador no se encuentre a bordo de la aeronave al momento de iniciar el movimiento de la misma en la puerta de embarque, o bien carga cuya procedencia sea dudosa.

6.12. Manejo de mercancías peligrosas.

(a) Ningún titular o solicitante de un AOC podrá transportar mercancías peligrosas a menos que se encuentre aprobado para ello por parte de la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) El titular o solicitante de un AOC, deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla las disposiciones relativas al manejo de mercancías peligrosas.

6.13. Manual de Seguridad Aérea.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC deberá contar con un Programa de Seguridad de Vuelo, contenido dentro de un Manual de Seguridad Aérea, el cual deberá ser presentado para aprobación ante la Autoridad Aeronáutica. Dicho Manual deberá ser elaborado conforme a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) El titular o solicitante de un AOC, deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con lo establecido en su Manual de Seguridad Aérea.

6.14. Lo no contemplado en la sección (6) de la presente Norma Oficial Mexicana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

7. Transporte Aéreo Comercial efectuado por permisionarios extranjeros. Requisitos técnicos a cumplir

7.1. Cumplimiento con Leyes, Reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas, Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás disposiciones legales aplicables.

(a) Ningún permisionario extranjero de transporte aéreo comercial, podrá operar una aeronave en transporte aéreo comercial, dentro del territorio nacional, a menos que cumpla con:

(1) Lo establecido en la Ley de Aviación Civil, su Reglamento, la presente Norma Oficial Mexicana y demás disposiciones aplicables, y

(2) Lo establecido en el Anexo 6, partes I y III del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

7.2. Inspección/Verificación.

Todo permisionario extranjero deberá permitir, en todo momento, a cualquier persona autorizada por la Autoridad Aeronáutica, y previo cumplimiento de las disposiciones legales aplicables, abordar las aeronaves a su servicio, a efecto de que sean inspeccionados/verificados los documentos y manuales requeridos en el numeral 7.4. de la presente Norma Oficial Mexicana.

7.3. Especificaciones de Operación.

(a) La Autoridad Aeronáutica indicará, por medio de las Especificaciones de Operación, aquellas operaciones que serán autorizadas, prohibidas, limitadas o sujetas a ciertas condiciones, en interés de la seguridad pública.

(b) Todo permisionario extranjero que pretenda operar en espacio aéreo mexicano deberá contar con sus Especificaciones de Operación emitidas por la Autoridad Aeronáutica, mismas que contendrán la siguiente información:

(1) La razón de su emisión;

(2) Aplicabilidad y vigencia;

- (3)** Limitaciones establecidas o acciones requeridas al permisionario;
 - (4)** Autorizaciones en ruta y limitaciones en ruta;
 - (5)** Aeródromos autorizados, y
 - (6)** Tipo de aeronave(s) autorizada(s) para la operación.
- (c)** Las especificaciones de operación complementan las disposiciones contenidas en la presente sección (7).
- (d)** La solicitud para la emisión o enmienda de las Especificaciones de Operación deberá ser presentada por el permisionario extranjero a la Autoridad Aeronáutica al menos con 30 días naturales de anticipación a la fecha en la que el permisionario pretende iniciar operaciones en el territorio nacional, o bien, se pretenda hacer efectiva cualquier enmienda a las Especificaciones de Operación que tenga vigentes, según aplique.
- (e)** A efecto de que la Autoridad Aeronáutica emita las Especificaciones de Operación mencionadas en la presente sección (7.3.), el permisionario extranjero deberá presentar a ésta copia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos o documento equivalente emitido por su respectiva Autoridad de Aviación Civil.

7.4. Documentos.

7.4.1. Libro de bitácora.

- (a)** Todo permisionario extranjero deberá contar con un libro de bitácora o un sistema de bitácoras técnicas, el cual deberá contener lo siguiente para cada aeronave:
- (1)** La información necesaria de cada vuelo para asegurar la seguridad continua de los mismos;
 - (2)** El certificado o documento relacionado con la liberación a servicio (retorno a servicio), actualizado;
 - (3)** Las declaraciones pertinentes de mantenimiento, dando el estado de todo aquel mantenimiento programado y no programado próximo a aplicarse, a menos que la Autoridad Aeronáutica apruebe que esta información esté contenida en algún documento distinto al libro de bitácora, que no deba estar a bordo de la aeronave;
 - (4)** Todo el mantenimiento diferido que afecte la operación de la aeronave, y
 - (5)** Cualquier guía o instrucciones necesarias que sirvan de apoyo para el mantenimiento de la aeronave.

7.4.2. Manuales a bordo.

- (a)** Todo permisionario extranjero deberá asegurarse que se lleve a bordo de la aeronave para cada vuelo:

(1) Las partes actualizadas del Manual General de Operaciones relativas a los deberes y responsabilidades del personal de vuelo;

(2) Aquellas partes del Manual de Operación de la aeronave, que sean necesarias para efectuar un vuelo, las cuales deberán encontrarse fácilmente accesibles a la tripulación de vuelo, y

(3) El manual de vuelo aprobado de la aeronave.

(b) El permisionario extranjero deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con lo establecido en los manuales mencionados en el inciso (a) anterior.

7.4.3. Información adicional y formatos que deberán llevarse a bordo.

(a) Todo permisionario extranjero deberá asegurarse que, adicionalmente a los documentos y manuales indicados en los numerales 7.4.1. y 7.4.2., la siguiente información y formatos, relevantes al tipo y área de operación, se lleven a bordo de la aeronave en cada vuelo.

(1) Plan operacional de vuelo;

(2) Libro de bitácora o un sistema de bitácoras técnicas de la aeronave, conteniendo por lo menos la información requerida en el numeral 7.4.1. (a);

(3) El permisionario extranjero debe contar con los NOTAM'S apropiados y la información aeronáutica adecuada y actualizada que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo, siendo responsabilidad del permisionario de que el contenido de la información requerida, incluyendo las cartas, corresponda a la publicación de información aeronáutica (PIA) de México, vigente.

(4) Información meteorológica apropiada;

(5) Documentación de peso y balance de la aeronave;

(6) Copia de las especificaciones de operación aplicables, y

(7) Notificación de carga especial, incluyendo cualquier mercancía peligrosa.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar que la información detallada en el inciso (a) de este numeral, o parte de ella, no sean presentadas en forma impresa, siempre y cuando dicha información se tenga accesible para cualquier inspección/verificación.

7.4.4. Producción de documentación, manuales y registros.

(a) Todo permisionario extranjero deberá:

(1) Permitir a cualquier persona autorizada por la Autoridad Aeronáutica el acceso a cualquier documentación, manuales y registros de la aeronave, los cuales estén relacionados directamente con las operaciones de vuelo y al mantenimiento de la misma, y

(2) Elaborar la documentación relacionada en el inciso (1) de este numeral tales como documentos, manuales y registros, cuando sea solicitado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de un periodo razonable.

7.4.5. Preservación, producción y uso de los registros de las grabadoras de vuelo. Posterior a la ocurrencia de un accidente o incidente ocurridos en los Estados Unidos Mexicanos y aguas jurisdiccionales, o cuando la Autoridad Aeronáutica lo requiera, el permisionario extranjero de una aeronave la cual cuente con una grabadora de datos de vuelo, deberá conservar la información grabada en la grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo y de la de datos de vuelo hasta que la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario.

7.5. Rendimientos.

7.5.1. Cálculo del peso de pasajeros y equipaje.

(a) Todo permisionario extranjero deberá calcular el peso de los pasajeros y equipaje facturado utilizando:

(1) El peso real de cada persona y del equipaje facturado, o

(2) El valor de peso estándar especificado por la Autoridad Aeronáutica.

7.5.2. Aeronaves monomotoras.

(a) Ningún permisionario extranjero deberá operar una aeronave monomotoras:

(1) De noche, o

(2) En condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos (IMC), excepto bajo las reglas de vuelo visual especial.

7.6. Operaciones.

7.6.1. Condiciones de aproximación y aterrizaje.

(a) Antes del inicio de una aproximación para aterrizar, el piloto al mando deberá determinar que de acuerdo a la información disponible:

(1) Las condiciones meteorológicas en el aeródromo y las condiciones de la pista son seguras para la aproximación y aterrizaje, y

(2) En el caso de una aproximación fallida, deberá ser capaz de cumplir los requerimientos de rendimientos contenidos en el Manual de Operación de la aeronave y/o de vuelo, según aplique.

7.7. Seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita.

7.7.1. Seguridad de la aeronave.

(a) Todo permisionario extranjero deberá:

(1) Asegurarse que todo el personal apropiado se encuentre familiarizado y cumpla con los requerimientos relevantes del programa de seguridad nacional del Estado del permisionario;

(2) Establezca, mantenga y efectúe programas de instrucción aprobados, los cuales permitan al personal del permisionario tomar las acciones apropiadas para prevenir actos de interferencia ilícita, tales como sabotaje o apoderamiento ilegal de la aeronave, así como para minimizar las consecuencias de tales eventos;

(3) Posterior a un acto de apoderamiento ilícito a bordo de una aeronave, el piloto al mando, o en su ausencia el permisionario, deberá proporcionar sin demora a la Autoridad Aeronáutica, un reporte de dicho acto;

(4) Asegurarse que todas las aeronaves a su servicio que cuenten con una lista de verificación de los procedimientos para un tipo específico de aeronave utilizada para la búsqueda de armas encubiertas, explosivos u otros artículos peligrosos, y

(5) La puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, si se encuentra instalada, sea capaz de asegurarse desde adentro de dicho compartimiento, conforme a la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

7.7.2. Todo permisionario extranjero deberá contar con un manual o programa según aplique, de prevención de actos de interferencia ilícita, aprobado o aceptado, según sea el caso, por la Autoridad de aviación civil del Estado del permisionario. La Autoridad Aeronáutica podrá solicitar a, petición expresa, la exhibición del manual o programa, según aplique, o bien el documento de aceptación o aprobación correspondiente.

(a) El permisionario extranjero deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con lo establecido en el manual mencionado en el numeral 7.7.2.

7.8. Transporte de equipaje o carga no autorizado.

Todo permisionario extranjero deberá asegurarse que no se transporte en ninguna de las aeronaves a su servicio equipaje documentado en forma encubierta, es decir, equipaje documentado cuyo pasajero documentador no se encuentre a bordo de la aeronave al momento de iniciar el movimiento de la misma en la puerta de embarque, o bien carga cuya procedencia sea dudosa.

7.9. Mercancías Peligrosas.

(a) Ningún permisionario extranjero podrá transportar mercancías peligrosas a menos que se encuentre aprobado para ello por parte de su respectiva autoridad de aviación civil. En este caso deberá exhibir a la Autoridad Aeronáutica dicha aprobación.

(b) El permisionario extranjero deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con las disposiciones aplicables para el manejo de mercancías peligrosas.

7.10. Manual de seguridad aérea.

(a) El permisionario extranjero deberá exhibir ante la Autoridad Aeronáutica el documento que acredite la aprobación o aceptación, según sea el caso, por parte de su respectiva autoridad de aviación civil del Programa de Seguridad de Vuelo.

(b) El permisionario extranjero deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con lo establecido en el Programa de Seguridad de Vuelo mencionado en el inciso (a) de este numeral.

7.11. Otros manuales.

(a) El permisionario extranjero deberá contar con los manuales siguientes, aprobados o aceptados, según sea el caso, por parte de su respectiva autoridad de aviación civil:

(1) Manual General de Operaciones, compuesto de un solo volumen o de varios volúmenes o manuales por separado, conforme se indica en el numeral 6.8.1. (b) de la presente Norma Oficial Mexicana;

(2) Manual de instrucción, adiestramiento o capacitación, Manual de Operación de la aeronave, Manual de Vuelo, Lista de Equipo Mínimo (MEL) y Lista de Desviaciones Respecto a la Configuración (CDL), Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave (Aircraft Performance Planning Manual), Manual de Carga y Manejo de la Aeronave (Aircraft Loading and Handling Manual), Manual de Sobrecargos, y

(3) Manual General de Mantenimiento o su equivalente, según aplique.

(b) Los manuales señalados en el inciso (a) de este numeral deberán contener las políticas y procedimientos de operación y mantenimiento correspondientes a sus operaciones dentro de los Estados Unidos Mexicanos.

(c) El permisionario extranjero deberá asegurarse que todo el personal pertinente conozca plenamente y cumpla con lo establecido en los manuales mencionados en el inciso (a) de este numeral.

(d) La Autoridad Aeronáutica podrá solicitar, a petición expresa, la exhibición del(los) manual(es) mencionados en el inciso (a) de este numeral, o bien el documento de aceptación o aprobación correspondiente.

7.12. Personal gerencial o directivo.

Todo permisionario extranjero deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica una relación del personal que tenga para su representación en el territorio nacional, así como del personal indicado en el numeral 6.2 (b) de la presente Norma Oficial Mexicana.

7.13. Relación de personal técnico aeronáutico empleado o a emplear directamente o a través de terceros.

Todo permisionario extranjero deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica la relación del personal técnico aeronáutico empleado o a emplear directamente o a través de terceros, indicado en los numerales 7.13.1. y 7.13.2.

7.13.1. Personal técnico aeronáutico de vuelo.

(a) Tripulaciones de vuelo.

(1) Deberá presentar la relación de pilotos en sus diferentes clasificaciones empleados o a emplear durante sus operaciones en espacio aéreo mexicano. La relación deberá incluir, para cada persona, su nombre, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde con el tipo de aeronave a emplear en espacio aéreo mexicano.

7.13.2. Personal técnico aeronáutico de tierra.

(a) Técnicos en mantenimiento.

(1) Deberá presentar una relación de técnicos en mantenimiento empleados o a emplear durante sus operaciones en espacio aéreo mexicano. La relación deberá incluir, para cada técnico en mantenimiento, su nombre, categoría o puesto, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde al(los) tipo(s) de aeronave(s) utilizada(s) o a utilizar.

(b) Oficial de operaciones de aeronaves.

(1) Deberá presentar una relación de personal oficial de operaciones de aeronaves empleados o a emplear durante sus operaciones en espacio aéreo mexicano. La relación deberá incluir, para cada oficial de operaciones de aeronaves su nombre y número de licencia, así como el certificado de capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido, según aplique, lo cual deberá ser acorde al tipo de servicio proporcionado o a proporcionar (despacho o despacho y control de vuelos).

(c) Cualquier otro personal técnico aeronáutico.

(1) Dependiendo de las características principales del servicio o servicios proporcionados o que pretende proporcionar, deberá presentar una relación de cualquier otro personal técnico aeronáutico, en sus diferentes clasificaciones, a emplear durante las operaciones en espacio aéreo mexicano. La relación deberá incluir, para cada persona, su nombre, número y tipo de la licencia, así como los certificados de capacidad con los que cuentan, lo cual deberá ser acorde con las características principales del servicio o servicios proporcionados o a proporcionar.

7.14. Aeronaves.

7.14.1. Certificado de aeronavegabilidad.

Ningún permisionario extranjero puede operar una aeronave en transporte aéreo comercial, a menos que dicha aeronave cuente con su correspondiente certificado de aeronavegabilidad vigente, se encuentre en una condición aeronavegable, y cumpla con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables para las operaciones de transporte aéreo comercial realizadas o a realizar. Durante la operación de la aeronave, su correspondiente certificado de Aeronavegabilidad, deberá estar a bordo de la misma.

7.14.2. Certificado de matrícula.

Ningún permisionario extranjero puede operar una aeronave en transporte aéreo comercial a menos que dicha aeronave cuente con su correspondiente certificado de matrícula vigente otorgado por el Estado de registro de la misma. Durante la operación de la aeronave, su correspondiente certificado de matrícula deberá estar a bordo de la misma.

7.14.3. Equipo de a bordo de la aeronave.

Todo permisionario extranjero deberá comprobar que el equipo instalado en la aeronave es el mínimo indicado a continuación, según aplique:

- (1)** Equipo para realizar vuelos sujetos a las reglas de vuelo visual.
- (2)** Equipo para realizar vuelos VFR que se realicen como vuelos controlados.
- (3)** Equipo para realizar vuelos sujetos a las reglas de vuelo por instrumentos o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada, sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo.
- (4)** Dispositivos antihielo o descongeladores adecuados.
- (5)** Fuente de energía auxiliar, independientemente del sistema principal generador de electricidad, para aeronaves de ala fija cuyo peso máximo de despegue exceda de 5,700 kg (12,566 lbs), puestos en servicio por primera vez a partir del 1 de enero de 1975.
- (6)** Equipo utilizado para realizar vuelos nocturnos.
- (7)** Instrumento indicador de número de Mach, en el caso de aeronaves de ala fija cuyas limitaciones de velocidad se indiquen en función del número de Mach.
- (8)** Dispositivos de señales y de equipo salvavidas (incluso medios para el sustento de la vida), apropiados al área sobre la que se haya de volar.
- (9)** Transmisor de localización de emergencia.
- (10)** Micrófonos de vástago o de garganta.
- (11)** Extintores de fuego portátiles.

(12) Todas las aeronaves de ala fija que vuelen sobre el agua (hidroaviones o terrestres), deberán estar equipados como sigue:

(I) Los hidroaviones deberán llevar en todos los vuelos el siguiente equipo:

(i) Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar, si es aplicable, y

(iii) Una ancla flotante.

(II) Las aeronaves de ala fija terrestres deberán contar con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo en los siguientes casos:

(i) Cuando la aeronave pueda estar sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 MN) de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia, para el caso de aeronaves multimotoras (aeronaves de dos o más motores).

(ii) Cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia del terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia, superior a la de planeo, para el caso de aeronaves monomotoras.

(iii) Cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya posibilidad de un acuatizaje forzoso, para todas las aeronaves de ala fija.

(III) Además del equipo mencionado en los incisos (I) y (II) anteriores, según sea el caso, todas las aeronaves de ala fija, cuando vuelen en rutas sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 MN), la que resulte menor, de un terreno adecuado para efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves de ala fija multimotoras que puedan continuar el vuelo con un motor inactivo, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 MN), la que resulte menor, para las aeronaves de ala fija monomotoras, deberán contar con el siguiente equipo:

(i) Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, considerando la falla de una balsa y la capacidad máxima permisible de las mismas, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida que sean apropiados para el vuelo que se vaya a emprender, y

(ii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro, las cuales se conforman por:

- Cohetes o bombas que proyecten luces rojas lanzadas uno a uno a cortos intervalos, y
- Una luz de bengala roja con paracaídas.

(IV) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con los incisos (12) (I) (i) y (12) (II), deberá estar provisto de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas, excepto cuando el requisito previsto en el inciso (12) (II) (iii) se satisfaga mediante dispositivos de flotación individuales, que no sean chalecos salvavidas.

(13) Todas las aeronaves de ala rotativa, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, deberán estar equipadas con medios de flotación permanentes o rápidamente desplegables, a fin de asegurar un acuatizaje forzoso seguro de la aeronave cuando:

(I) Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos, a la velocidad normal de crucero, en el caso de aeronaves multimotoras de ala rotativa, o

(II) Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra, superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de aeronaves monomotoras de ala rotativa.

(14) Equipo de emergencia para aeronaves de ala rotativa.

(I) Todas las aeronaves multimotoras de ala rotativa que operen de acuerdo con las disposiciones del inciso (13) inmediato anterior, deberán llevar el siguiente equipo de emergencia:

(i) Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo, si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender, y

(iii) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro, las cuales se conforman por:

- Cohetes o bombas que proyecten luces rojas lanzadas uno a uno a cortos intervalos, y
- Una luz de bengala roja con paracaídas.

(II) Todas las aeronaves monomotoras, cuando operen más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra, deberán estar equipadas con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

(III) Las aeronaves monomotoras que no operen de conformidad con el inciso (II) inmediato anterior, deberán estar equipadas como se indica en el inciso (I) inmediato anterior.

(IV) Todas las aeronaves, cuando despeguen o aterricen en un helipuerto en el que la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso llevarán por lo menos un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

(V) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con el inciso (13) inmediato anterior, deberán estar provistos de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

(VI) En cualquier aeronave de ala rotativa para el cual el certificado individual de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1991 o después de esa fecha, por lo menos el 50% de las balsas salvavidas llevadas como equipo de emergencia conforme a las disposiciones del inciso (14) de la presente sección, deberán ser desplegables por control a distancia.

(VII) Las balsas que no sean desplegables por control a distancia y de peso superior a 40 kg. (88.18 libras), deberán estar equipadas con algún medio mecánico de despliegue.

(15) Botiquín de primeros auxilios.

(16) Botiquín médico.

(17) Equipo transpondedor.

(18) Grabadora de datos de vuelo.

(19) Grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo.

(20) Sistema de anticolisión de a bordo (ACAS).

(21) Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

(22) Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con una función de alerta anticipada sobre peligros relacionados con el terreno.

(23) Equipo para medir e indicar continuamente la dosificación total de radiación cósmica a que está sometida la aeronave.

(24) Dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno, para el caso de aeronaves que vuelen a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa, esto es arriba de 3,000 m (10,000 pies).

(25) Asientos de la tripulación de sobrecargos.

(I) Aeronaves de ala fija para los que se haya expedido por primera vez el certificado individual de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1981 o a partir de esa fecha. Todas las aeronaves deberán estar equipadas con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal de la aeronave), debiendo tener instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de sobrecargos requerido para cumplir con las obligaciones de dicha tripulación en casos de emergencia, con respecto a la evacuación de emergencia. En el caso de aeronaves de ala rotativa, deberán cumplir con esta disposición independientemente de la fecha de otorgamiento por primera vez del certificado individual de aeronavegabilidad.

(II) Para todas las aeronaves, los asientos para la tripulación de sobrecargos de que se disponga según lo indicado en el inciso (I) inmediato anterior, deberán estar ubicados cerca de las salidas al nivel del piso y otras salidas de emergencia, para la evacuación de emergencia.

Para mayor referencia sobre el equipo mencionado en el presente numeral (7.14.3.), deberán consultarse las normas oficiales mexicanas aplicables correspondientes. La Autoridad Aeronáutica podrá requerir otros equipos a bordo, además de los descritos con anterioridad, de acuerdo con el tipo de operación y área a operar, así como con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

7.14.4. Un permisionario extranjero sólo podrá utilizar aeronaves en operaciones de transporte aéreo comercial cuando dichas aeronaves cuenten con la certificación de tipo emitido por el Estado de matrícula, lo cual incluye la emisión de un AOC por parte de dicho Estado, listando dicho tipo de aeronave.

7.14.5. Ningún permisionario extranjero puede operar aeronaves adicionales o reemplazar una aeronave de un tipo para la cual se encuentre autorizado, a menos que cada aeronave haya completado un proceso de evaluación para la inclusión en la flota del titular del AOC emitido por el Estado de matrícula.

7.15. Instalaciones e itinerarios de operaciones.

7.15.1. Instalaciones.

Todo permisionario extranjero deberá contar con instalaciones de apoyo operacional y de aeronavegabilidad en los aeródromos de la República Mexicana donde opere o pretenda operar, de acuerdo al tipo de operaciones efectuadas o por efectuar, debiendo establecer los arreglos y procedimientos que sean necesarios para contar con facilidades de apoyo terrestre en cada uno de los aeródromos a ser utilizados, asegurando que se proporcionen los servicios necesarios de forma segura, así como el manejo apropiado de pasajeros y carga.

7.15.2. Itinerarios.

Al establecer sus itinerarios, todo permisionario extranjero que efectúe o pretenda efectuar operaciones bajo dichos itinerarios, deberá considerar el tiempo necesario y suficiente para que se le efectúen los servicios correspondientes a la(s) aeronave(s) que opere, en los aeródromos de la República Mexicana, debiendo considerar los vientos prevalecientes en la ruta y velocidad de crucero para cada tipo de aeronave, según se

indica en el Manual de Vuelo y/o de Operación de la(s) aeronave(s) mencionada(s), según corresponda.

7.16. Publicación de Información Aeronáutica de México (PIA).

El permisionario extranjero debe contar con los NOTAM'S apropiados y la información aeronáutica adecuada y actualizada que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo, siendo responsabilidad del permisionario de que el contenido de la información requerida, incluyendo las cartas, corresponda a la publicación de información aeronáutica (PIA) de México, vigente.

7.17. Despacho y control de vuelos.

(a) Cada permisionario extranjero deberá contar con un sistema adecuado para el despacho y monitoreo del progreso de los vuelos de itinerario (control de vuelos).

(b) El despacho y el sistema de monitoreo del progreso de los vuelos, mencionado en el inciso (a) de este numeral, deberá constar de suficientes oficinas de despacho y/o de despacho y control de vuelos, adecuados para las operaciones a realizarse, y localizados en puntos necesarios para asegurar una adecuada preparación de vuelos, despacho y comunicación en vuelo con las aeronaves.

(c) Las oficinas de despacho y control de vuelos podrán ser propias o contratadas:

(1) Propias. Para establecer y operar alguna oficina de despacho y/o de despacho y control de vuelos, deberá cumplir los requisitos y especificaciones que para el establecimiento y funcionamiento de las oficinas de despacho y las de despacho y control de vuelos, establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(2) Contratadas. Para que utilice los servicios de una oficina de despacho y/o de despacho y control de vuelos, deberá presentar copia del contrato respectivo celebrado con una empresa o dependencia autorizada por la Autoridad Aeronáutica para prestar dichos servicios.

7.18. Seguimiento de vuelos.

(a) Para operaciones de fletamento, incluyendo taxis aéreos, cada permisionario extranjero deberá contar con un sistema para proveer los documentos necesarios para la preparación de los vuelos y determinar los tiempos de salida y llegada de sus vuelos.

(b) Para aeronaves con un peso máximo de despegue al nivel del mar de 5,700 kg. o menos, no se requiere que el permisionario extranjero cuente con un sistema de seguimiento de vuelos para cada uno, siempre y cuando para el mismo se haya llenado un plan de vuelo y éste permanezca activo hasta el arribo al destino.

(c) Un permisionario extranjero, que efectúe o pretenda efectuar operaciones de fletamento utilizando un sistema de seguimiento de vuelos, deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que el sistema cuenta con instalaciones y personal adecuados

para proveer la información necesaria para la iniciación y seguridad en la conducción de cada uno a:

- (1)** La tripulación de vuelo de cada aeronave, y
- (2)** Las personas designadas por el permisionario extranjero para efectuar la función de control operacional de la aeronave.
- (d)** Todo permisionario extranjero que efectúe o pretenda efectuar vuelos de fletamento, deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que el personal requerido para efectuar la función de control operacional es capaz de atender correctamente sus deberes y responsabilidades.

7.19. Facilidades de comunicación.

Para cada vuelo que efectúe o pretenda efectuar, todo permisionario extranjero, deberá disponer de medios de radiocomunicación para recepción y transmisión, con todas las facilidades ATC a lo largo de las rutas programadas y alternas a ser utilizadas.

7.20. Precisión del equipo de navegación.

(a) Cada permisionario extranjero deberá contar, para cada ruta o área propuesta, con los sistemas de navegación y facilidades que sean capaces de permitir la navegación de la aeronave:

- (1)** Con el grado de precisión requerido por el ATC, y
- (2)** A los aeródromos considerados en el plan operacional de vuelo con el grado de precisión necesario para la operación involucrada.
- (b)** En situaciones sin un sistema de referencia de navegación adecuado, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar operaciones diurnas VFR, que puedan ser efectuadas de una manera segura por el piloto, considerando las características del terreno.
- (c)** Excepto para aquellas ayudas a la navegación requeridas para rutas a aeródromos de alternativa, la Autoridad Aeronáutica establecerá en las especificaciones de operación del permisionario extranjero las ayudas no visuales en tierra requeridas para la aprobación de rutas fuera de espacio aéreo controlado.
- (d)** Las ayudas no visuales en tierra no son requeridas para operaciones nocturnas VFR, cuando sea aplicable, sobre rutas en las que el permisionario extranjero demuestre contar con marcas sobre el terreno, iluminadas y confiables, adecuadas para efectuar operaciones seguras.

7.21. Instructivos de seguridad para pasajeros.

(a) Cada permisionario extranjero deberá contar con instructivos de seguridad para pasajeros.

(b) El permisionario extranjero deberá llevar a bordo de toda aeronave donde transporte pasajeros, localizados al alcance de cada pasajero, instructivos de seguridad conforme a los requerimientos establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

7.22. Requerimientos de mantenimiento de permisionarios extranjeros.

7.22.1. Aprobación y aceptación de sistemas y programas de mantenimiento de permisionarios extranjeros.

Cada permisionario extranjero deberá contar con un programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad de aviación civil correspondiente a su Estado, así como un sistema para el control del mantenimiento.

7.22.2. Mantenimiento.

El permisionario extranjero deberá comprobar que durante sus operaciones en territorio nacional contará con los servicios de mantenimiento que sean necesarios aplicar a la aeronave, conforme a las especificaciones y/o autorizaciones otorgadas, según sea el caso, por la autoridad de aviación civil correspondiente a su Estado o, en su caso, conforme a los requerimientos de la Autoridad Aeronáutica, que resulten aplicables.

7.22.3. Manual de mantenimiento.

a) El permisionario extranjero deberá contar con un Manual de Mantenimiento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave, según aplique, para cada modelo en particular de las aeronaves con que opera o pretenda operar, mismo que deberá mantener actualizado.

(b) Para los efectos de esta sección, el Manual de Mantenimiento comprende los manuales que son necesarios para proporcionar el mantenimiento a la aeronave. Dichos manuales son los siguientes o sus equivalentes: Manual de Mantenimiento, Catálogo de Partes Ilustrado, Manual de Reparación Estructural, de Diagramas Eléctricos, de Peso y Balance, entre otros, según aplique.

8. De la terminación, revocación y suspensión de los Certificados de Explotador de Servicios Aéreos.

8.1. La Autoridad Aeronáutica dará por terminado un AOC, cuando:

a) Venza el plazo que, en su caso, haya sido establecido en el AOC.

b) Venza el plazo establecido en la concesión del titular del AOC o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado.

c) El titular del AOC renuncie a su concesión o permiso.

d) Sea revocada la concesión o permiso del titular del AOC.

e) Desparezca el objeto de la concesión o permiso del titular del AOC.

f) El titular del AOC se encuentre en liquidación o quiebra.

La terminación del AOC no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

8.2. Los Certificados de Explotador de Servicios Aéreos serán revocados cuando habiéndosele suspendido a su titular el AOC, incumpla dentro del término establecido por la Autoridad Aeronáutica, con las condiciones fijadas por ésta para levantar la suspensión.

8.3. La Autoridad Aeronáutica podrá, como medida de seguridad y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 193 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 61 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en forma inmediata y sin mediar procedimiento alguno más que el aviso correspondiente, suspender el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos o parte de éste, cuando tenga constancia fehaciente y debidamente fundada y motivada, de la existencia de irregularidades que, por su gravedad, comprometan la seguridad de los servicios prestados por el titular del AOC.

La suspensión del AOC o de parte de éste podrá ser dejada sin efectos por la Autoridad Aeronáutica, cuando dentro del plazo fijado por dicha Autoridad, hayan desaparecido las causas que la motivaron. En caso contrario se revocará el AOC, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 8.2. anterior y demás disposiciones aplicables.

La Autoridad Aeronáutica podrá suspender un AOC o parte de éste sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, deba imponer a su titular.

8.4. Lo no contemplado en la presente Norma Oficial Mexicana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

9. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración

9.1. La presente Norma Oficial Mexicana es equivalente con las disposiciones que se establecen en el Anexo 6 Parte I Capítulo 4 párrafo 4.2. y Capítulo 6, capítulo 7, Capítulo 8, y Parte III Sección II Capítulo 2 párrafo 2.2., Capítulo 4, Capítulo 5 y Capítulo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Estos documentos forman parte de las normas emitidas por ese Organismo Internacional y que se describen en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional.

9.2. No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes regulatorios publicados en este sentido.

10. Bibliografía

10.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, Chicago, Estados Unidos de América, 1944.

10.2. Federal Aviation Regulation FAR Part 121 Operating requirements: Domestic, flag and supplemental operations, emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

10.3. Federal Aviation Regulation FAR Part 135 Operating requirements: Commuter and on demand operations and rules governing persons on board such aircraft, emitido por la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América.

10.4. Anexo 6 Operación de Aeronaves del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

10.5. Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, Documento 8335 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

11. Observancia de esta Norma

La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la Autoridad Aeronáutica.

12. De la evaluación de la conformidad

12.1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, verificará el cumplimiento de la presente Norma como sigue:

12.2. A los permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo nacionales, a través de la verificación continua del cumplimiento de los requisitos técnicos mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de operaciones a través de la emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) y de las Especificaciones de Operación; la incorporación de equipo aéreo distinto al que se opera; la desincorporación del existente; la renovación de concesión o permiso; cambios en las características, rutas o áreas de operación, o cuando sea requerido por la Autoridad Aeronáutica.

12.3. A los permisionarios extranjeros, a través de la verificación continua del cumplimiento de los requisitos técnicos mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de operaciones a través de la emisión por parte de la Autoridad Aeronáutica, de las Especificaciones de Operación; la incorporación de equipo aéreo distinto al que opera; la desincorporación del existente; la renovación del permiso; cambios en las características, rutas o áreas de operación, o cuando sea requerido por la Autoridad Aeronáutica.

12.4. A los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacionales o extranjeros, a través de la verificación continua del cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de sus operaciones o la renovación de su permiso; la incorporación o desincorporación de equipo aéreo; los cambios en las características, áreas o rutas de operación, o cuando sea requerido por la Autoridad Aeronáutica.

13. Sanciones

Las violaciones a la presente Norma Oficial Mexicana serán sancionadas en los términos de la Ley de Aviación Civil, sus respectivos reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

14. Vigencia

La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

TRANSITORIO

UNICO.- Aquellos concesionarios o permisionarios de transporte aéreo, nacionales o extranjeros, que a la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, hayan iniciado operaciones en virtud de la Constancia de Requisitos Técnicos emitida por la Autoridad Aeronáutica, deberán cumplir aquellos requisitos que les resulten aplicables de la presente Norma Oficial Mexicana, al término de la vigencia de la mencionada constancia, de su concesión o permiso, lo que ocurra primero.

Independientemente de lo mencionado en el párrafo anterior, en el momento en el que el concesionario o permisionario pretenda operar una nueva aeronave o desincorporar alguna, o bien, pretenda cambiar sus características, áreas o rutas de operación, deberá cumplir con las partes aplicables de la presente Norma Oficial Mexicana.

Dada en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiocho días del mes de abril de dos mil tres.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo, Aarón Dychter Poltolarek.- Rúbrica.