

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 19. ...

I. ...

II. ...

a) ...

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

III. a IV. ...

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

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

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

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

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

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

El programa de adiestramiento debe considerar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sección Cuarta

De los Sistemas de Aeronave Pilotada a Distancia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Título Cuarto

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

Capítulo I ...

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

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

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

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

Ninguna aeronave puede tener simultáneamente más de una matrícula.

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

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

I. a II. ...

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

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

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

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

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

I. a V. ...

VI. Se deroga.

VII. a XII. ...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. ...

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

III. ...

...

ARTÍCULO 109. ...

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

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

III. ...

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

V. a VI. ...

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

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

ARTÍCULO 110. ...

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

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

ARTÍCULO 112. ...

I. a III. ...

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

ARTÍCULO 113. ...

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

ARTÍCULO 116. ...**I. ...****I. Bis.** La aeronave cuente con certificado de matrícula y certificado de aeronavegabilidad vigentes o, en su caso, el documento que acredite la asignación de marcas de nacionalidad y matrícula;**II. y III. ...****IV.** El peso de la aeronave y el lugar del centro de gravedad permitan realizar el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;**V. y VI. ...****VII.** Cada miembro de la tripulación de vuelo cuente con licencia vigente y con el certificado de capacidad respectivo y, en su caso, tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones de radiotelefonía;**VIII. y IX. ...****X.** Se recabe y examine cuidadosamente toda la información meteorológica requerida y disponible según el tipo de vuelo, de acuerdo a las reglas de vuelo visual o vuelo por instrumentos, siendo responsable de cumplir estrictamente con los mínimos meteorológicos en la ruta, aeródromo de origen, destino o alterno señalados en las reglas de tránsito aéreo y en la publicación de información aeronáutica correspondiente del país o países que opere;**XI.** Las instalaciones y servicios terrestres o marítimos sean los adecuados para el vuelo que va a realizarse;**XII.** Se pueda llevar a cabo el vuelo correspondiente sin peligro, conforme a los procedimientos técnicos establecidos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación;**XIII.** Se lleva suficiente cantidad de oxígeno respirable, para suministrar a miembros de la tripulación y a pasajeros;**XIV.** La tripulación de sobrecargos haya verificado que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros quede bien asegurado, y**XV.** La aeronave cumple con las demás condiciones de aeronavegabilidad y de seguridad que le señale la Ley, este Reglamento y otras disposiciones aplicables.

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

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

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

ARTÍCULO 119. ...**I.** Notificar al comandante del aeródromo más próximo cualquier incidente o accidente con relación a la aeronave, y**II. ...****ARTÍCULO 126. ...****I. a II. ...****III.** Con el que, en caso de que un motor quede fuera de operación durante el vuelo en ruta, pueda continuar hasta un aeródromo civil sin que tenga que volar en ningún punto a una altitud inferior a la mínima de vuelo, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo; asimismo, la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo al procedimiento establecido en las disposiciones técnico administrativas que emita la autoridad aeronáutica. En el caso de aeronaves de tres o más motores, se considera también la restricción del peso anterior en previsión de falla de dos de los motores en ruta;

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

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

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

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

ARTÍCULO 129. ...

I. a II. ...

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

IV. a VII. ...

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

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

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

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

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

I. a III. ...

ARTÍCULO 131. ...

I. a XIII. ...

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

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

Capítulo VI

Del equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia de a bordo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 144. ...

I. ...

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

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

IV. a V. ...

Capítulo IX

De las aeronaves no tripuladas

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

I. Aeromodelos;

II. Aeronaves Autónomas;

III. Globos Libres No Tripulados;

IV. Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia, y

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

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

ARTÍCULO 160. ...

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

II. ...

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 176. La búsqueda y salvamento comprende:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. a VIII. ...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

...

Título Octavo

De los Sistemas de Seguridad Operacional

Capítulo I

Del Programa estatal de seguridad operacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSITORIOS

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

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

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

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

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