



MANIFIESTO DE IMPACTO REGULATORIO

PROY-NOM-069-SCT3-2019

ADJUNTO 8.-

ATENCIÓN A COMENTARIOS

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Adjunto 8. – ATENCIÓN A COMENTARIOS.

Atención y respuesta a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública del Proyecto de Norma Oficial Mexicana **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2019**, que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características" y su Análisis de Impacto Regulatorio (AIR).

El total de comentarios recibidos fueron estudiados y resueltos por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC); mismos a los que se dan respuesta en los términos de la siguiente tabla.

Tipo de documento	Fecha de emisión	Remitente	Referencia
Comentario de particulares(B000220603)	02/03/2022	Ana Paulina García Jiménez	S/N

Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
1 Objetivo y campo de aplicación	La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer el uso del sistema anticollisión de a bordo (ACAS), en aeronaves de ala fija al servicio de Concesionarios, Permisos y Operadores Aéreos, que vuelen sobre espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, de la misma manera indica los procedimientos de operación del sistema ACAS, así como los	Se propone considerar ampliar el alcance del objetivo de la NOM para incluir a SENEAM, ya que tanto los procedimientos referidos en esta NOM en su Numeral 7.6 los involucra como en otras secciones debiera de agregarse sus responsabilidades, tales como lo relativo a capacitación, conservación y manejo de la información. Entrega de la información, etc.		La NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019, tiene por objetivo el establecer el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características. El alcance de la NOM en estudio no contempla a los prestadores de Servicio de Tránsito Aéreo.



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
	criterios y especificaciones para su instalación	.		
3.9	Boletín de servicio: Documento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo de cierta aeronave, componente o accesorio, mediante el cual se informa al Concesionario, Permisionario, Operador Aéreo o propietario de la aeronave, las acciones operacionales o de mantenimiento adicionales al programa de mantenimiento, las cuales pueden ser modificaciones, inspecciones, servicios, desde opcionales para mejorar las condiciones óptimas de operación de una aeronave hasta mandatorias para mantener la aeronavegabilidad de la misma.	Boletín de servicio: Documento emitido por la entidad responsable del diseño de tipo de cierta aeronave, componente o accesorio, mediante el cual se informa al Concesionario, Permisionario, Operador Aéreo o propietario de la aeronave, las acciones operacionales o de mantenimiento adicionales al programa de mantenimiento, las cuales pueden ser modificaciones, inspecciones, servicios, desde opcionales para mejorar las condiciones óptimas de operación o de funcionamiento de una aeronave, componente o accesorio, hasta mandatorias para mantener la aeronavegabilidad de la misma los mismos.	Ajuste para dar un mejor sentido a la redacción	Es preciso señalar que las definiciones tomadas de la Organización de Aviación Civil Internacional fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de grupo de Trabajo de Ingeniería (AcAS) perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNTA). El grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: https://www.ecb.mx/afac/acciones-y-proyectos/grupo-de-trabajo-de-certificaciones Cabe señalar que en los Grupos de Trabajo participó la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CCNTA.



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
3.21	RA Advisory/Aviso (Resolution de resolución): Indicación transmitida a la tripulación de vuelo, recomendando: a) Una maniobra destinada a proporcionar separación de todas las amenazas, o b) Restricción de las maniobras con el fin de que se mantenga la separación actual.	RA (Resolution Advisory/Aviso de resolución): Indicación transmitida a la tripulación de vuelo, recomendando y que recomienda: a) Una maniobra destinada a proporcionar separación de todas las amenazas, o b) Restricción de las maniobras con el fin de que se mantenga la separación actual, o c) Mantener la separación vertical con respecto a otra aeronave considerada como intrusa	Para mejora de la definición del concepto. Esta es la razón del desarrollo de la versión 7.1.	Es preciso señalar que las definiciones tomadas de la Organización de Aviación Civil Internacional fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS), perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNNTA). El Grupo de Trabajo Integrado por especialistas representantes de la industria realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas Cabe señalar que en los Grupos de Trabajo participó la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CCNNTA.



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
4.4	Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir al menos con la versión 7.0 y a partir del 1 de enero de 2022 deben equiparse con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir al menos con la versión 7.0 y a partir del 1 de enero de 2022 1 de enero 2024 deben equiparse con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	Se necesita una extensión para permitir a permisionarios, concesionarios y operadores contemplar en sus planes de flota y aplicar las opciones encontradas para el cumplimiento de lo requerido así como hacer congruente el requerimiento de	Transporte Aéreo (CONTA). El Grupo de Trabajo Integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas Cabe señalar que en los Grupos de Trabajo participó la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CONTA. Las fechas de implementación del Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS) fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS). Durante la Sesión 03/17 de este GTI, se acordó el cambio de fecha de implementación del sistema ACAS II versión 7.1. Que originalmente estaba para del 1 de enero de 2020 y se aplazó para el 1 de enero de 2022. En común acuerdo con representantes de la industria como: IATA, FEMPPA, CANAERO, GPAM, HONEYWELL, AEROMEXICO, IPN

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300

www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
4.4	Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir al menos con la versión 7.0 y a partir del 1 de enero de 2022 deben equiparse con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	Para operaciones RVSM el ACAS II instalado debe cumplir al menos con la versión 7.0 y a partir del 1 de enero de 2022 1 de enero 2024 deben equiparse con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	Se necesita una extensión para permitir a permisionarios, concesionarios y operadores contemplar en sus planes de flota y aplicar las opciones encontradas para el cumplimiento de lo requerido así como hacer congruente el requerimiento de fechas límite dentro de la NOM	Las fechas de implementación del Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS), fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS). Durante la Sesión 03/17 de este GTI, se acordó el cambio de fecha de implementación del sistema ACAS II versión 7.1. Que originalmente estaba para el 1 de enero de 2020 y se aplazó para el 1 de enero de 2022. En común acuerdo con representantes de la industria como: IATA, FEMPPA, CANAERO, GRAM, HONEYWELL, AEROMEXICO, IPN, UNITED AIRLINES, JETBLUE, DELTA AIRLINES.
4.5	4.5 Para realizar operaciones con el sistema ACAS II o con alguno de sus componentes inoperativos, ...	4.5 Para realizar operaciones con el sistema ACAS II o con alguno de sus componentes inoperativos, ...	Ajuste de forma para dar un mejor sentido a la redacción.	Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afa/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas Es preciso señalar que la redacción fue consensada y aprobada durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS), perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNTA). El Grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
5.2	Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisitarios, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg. o estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1	Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Concesionarios y/o Permisitarios, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg. o estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros de conformidad a su certificado de aeronavegabilidad, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1	Se necesita una extensión para permitir a permisitarios, y concesionarios y operadores contemplar en sus planes de flota y aplicar las opciones encontradas para el cumplimiento de lo requerido así como hacer congruente el requerimiento de fechas límite dentro de la NOM	Las fechas de implementación del Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS), fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS). Durante la Sesión 03/17 de este GTI, se acordó el cambio de fecha de implementación del sistema ACAS II versión 7.1. Que originalmente estaba para el 1 de enero de 2020 y se aplazó para el 1 de enero de 2022. En común acuerdo con representantes de la industria como IATA, FEMPA, CANAFRO, CAM, HONEYWELL, AEROMEXICO, IPN, UNITED AIRLINES, JETBLUE, DELTA AIRLINES. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas
5.5	5.5 Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado	Todas las aeronaves de ala fija con motor de turbina pertenecientes o en posesión de Operadores Aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15,000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad	Se necesita una extensión para permitir a permisitarios, y concesionarios y operadores contemplar en sus planes de flota y aplicar las opciones encontradas para	Las fechas de implementación del Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS), fueron consensadas y aprobadas durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS). Durante la Sesión 03/17 de este GTI, se acordó el cambio de fecha de implementación del sistema ACAS II versión 7.1. Que originalmente estaba para el 1 de

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 06070, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300

www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
	de aeronavegabilidad correspondiente después del 01 de enero de 2007, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	correspondiente después del 01 de enero de 2007, deben estar equipados con un ACAS II, versión 7.0 y a partir del 1º de enero de 2022 2024 deben estar equipados con un ACAS II cuya versión sea al menos 7.1.	el cumplimiento de lo requerido así como hacer congruente el requerimiento de fechas límite dentro de la NOM	enero de 2020 y se aplazó para el 1 de enero de 2022. En común acuerdo con representantes de la industria como: IATA, FEMPPA, CANAERO, CPAM, HONEYWELL, AEROMEXICO, IPN, UNITED AIRLINES, JETBLUE, DELTA AIRLINES. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas
6.2.3	6.2.3..., debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un boletín de servicio.	6.2.3..., debe realizar la modificación de la aeronave a través de la aplicación de un boletín de servicio o de una orden de ingeniería.	La aplicación de un STC NO necesariamente está relacionada con la aplicación de un BS y Un BS de fabricante NO necesariamente altera un TC con un STC. Los BS de fabricante ya tienen autorización por el estado de diseño. Generalmente la ejecución de trabajos de un STC se realiza con una EO y dibujos/diagramas	Es preciso señalar que la redacción (fue consensada y aprobada durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS)) perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNTA). El Grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
7	Responsabilidades	Se propone incluir las responsabilidades correspondientes para SENEAM, tanto operacionales como de gestión y entrega de información a la Autoridad Competente.	de instalación más otros documentos del paquete de Ingeniería desarrollado por el dueño del STC.	Cabe señalar que en los Grupos de Trabajo participo la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CCNNTA.
8	7 8 Responsabilidades			La NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019, tiene por objetivo el establecer el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características.
11. De la evaluación de la conformidad	11.2. El Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, será sujeto a evaluación de la conformidad a través de la verificación de la instalación del ACAS en las aeronaves de ala fija, la evaluación de sus características y la aceptación de los procedimientos implementados para el mantenimiento, la operación, así como de la inspección del sistema y su	Se propone que, de manera similar a como se está requiriendo a los Concesionarios, Permisitarios y Operadores aéreos el contar con los elementos necesarios para poder presentar la "Declaratoria de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019"; de esta misma manera se haga lo equivalente a SENEAM. Con ello, si es necesario revisar lo correspondiente en el Apéndice "B" del Proyecto de NOM o		El alcance de la NOM en estudio no es establecer Reglas de Tránsito Aéreo. La NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-069-SCT3-2019, tiene por objetivo el establecer el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características. El alcance de la NOM en estudio no es establecer Reglas de Tránsito Aéreo.

Boulevard Adolfo López Mateos 1590, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
Apéndice "A" Normativo de Formato de Reporte de Eventos ACAS (INSTRUCTIVO DE LLENADO Y PRESENTACIÓN) a) Consideraciones generales para el llenado del formato de reporte de evento ACAS.	funcionamiento, de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana.	incluir -si se considera necesario- uno específico para SENEAM.	Se debe especificar en qué idioma debe ser llenado el Formato	Es preciso señalar que la redacción fue consensada y aprobada durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS), perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNNTA). El Grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: <a href="https://www.gob.mx/afac/acciones-
y-programas/grupo-de-trabajo-de-
normalizacion-acas">https://www.gob.mx/afac/acciones- y-programas/grupo-de-trabajo-de- normalizacion-acas Debe señalarse que en los Grupos de Trabajo participó la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CCNNTA.



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
Apéndice "A" Normativo de Formato de Reporte de Eventos ACAS	Presentación del reporte: Dirección General de Aeronáutica Civil.	Se propone que el mecanismo de reporte sea perfectamente de manera electrónica a través de soluciones ya existentes en la industria y disponibles para el personal de los concesionarios y permisionarios (pilotos, personal de tierra, etc.) en forma inmediata y sencilla.		El precejo señalar que la redacción fue consensada y aprobada durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS), perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNNTA). El Grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública.
b) Presentación del reporte	Se debe presentar el formato debidamente elaborado ante la Comandancia del aeropuerto más cercano y enviar de forma electrónica a la Dirección de análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, dirigido al Ing. Armando Constantino Tercero, correo jconstastc.gob.mx.	SE PROPONE EL TEXTO: Se debe presentar el formato debidamente elaborado ante la comandancia del aeropuerto más cercano y/o enviar de forma electrónica a la Dirección de análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, dirigido al Ing. Armando Constantino Tercero, correo jconstastc.gob.mx al Responsable del Análisis de Accidentes o Incidentes de aviación, correo jconstastc.gob.mx, generico@sct.gob.mx, o a través de algún otro medio electrónico de acceso oportuno por parte del concesionario, Permisionario u Operador aéreo que le permita la recopiliación y entrega de la información disponible del evento.		



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
		2.- Así mismo, se propone que el reporte a realizar sea en un solo paso y no como se establece actualmente. Esto es, que el reporte sea entregado ya sea en formato impreso en la Comandancia del aeropuerto o por medios electrónicos (email u otra alternativa de comunicación arriba referida). 3.- Se propone considerar que en caso de que el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, por contar con aeronaves de matrícula de otro Estado o ya contar con el requerimiento de entrega de información del Estado de Matrícula y/o Estado del Operador; se considere esta situación como parte del proceso de informe requerido en esta NOM y así mismo de las coordinaciones de la AFAC y la Dirección de Investigación de Incidentes y Accidentes estarían Realizando con la(s) Autoridad(es) de(los) Estado de Matrícula y/o el Estado del Operador.		



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil
Apéndice Normativo de reporte de Eventos ACAS d) Documentos anexos	Documentos Anexos: Cuando se presente un evento ACAS, se debe preparar y presentar, el reporte correspondiente por medio del formato y un escrito libre indicando el nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal, domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas facultadas para recibirlas, la petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición, el órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. El escrito debe estar firmado por el interesado o representante legal, a menos que no pueda firmar, en tal caso, se debe imprimir su huella digital. Asimismo, con el mencionado escrito se debe adjuntar la documentación que se enlista a continuación, y manifestar a la Autoridad Aeronáutica su disposición para ser evaluado dentro de lo previsto en esta norma.	1.- No se encuentra la motivación/entende el requerimiento de, además de debido llenado de los datos requeridos en el Formato de reporte de eventos ACAS especificado en el Apéndice A de esta NOM, de manera adicional se tenga que elaborar un segundo documento "reporte correspondiente por medio del formato y un escrito libre". 2.- No se encuentra la motivación/entende el requerimiento del requerimiento de que todo tipo de reporte se tenga que adjuntar el Poder(es) del (de los) representante(s) legales) 1 original o 1 copia certificada). Esto requeriría que en todos los aeropuertos donde opera o pudiera operar el Concesionario o Permisionario se tengan a la mano al menos un original o una copia certificada del Poder(es) de (de los) Representante(s) legal(es). 3.- Se propone eliminar el requerimiento de este segundo documento, junto con sus documentos adjuntos y sólo mantener el del Formato de reporte de eventos ACAS		Es preciso señalar que la redacción fue consensada y aprobada durante las sesiones de Grupo de Trabajo de Ingeniería (ACAS), perteneciente al Subcomité de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNNTA). El Grupo de Trabajo integrado por especialistas representantes de la industria, realizó 5 sesiones para la revisión del proyecto y 2 sesiones para la atención a los comentarios emitidos durante su periodo de consulta pública. Para mayor referencia consulta: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/grupo-de-trabajo-de-certificacion-acas Cabe señalar que en los Grupos de Trabajo participo la IATA. Adicionalmente fue aprobado por el CCNNTA.

Boulevard Adolfo López Mateos 1590, Colonia Las Alpas, C. P. 07010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Numeral	Texto Original	Texto Propuesto	Comentarios	Respuesta Agencia Federal de Aviación Civil	
	i) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 copia certificada). ii) Reporte de eventos ACAS debidamente llenado.	especificado en el Apéndice A de esta NOM			