

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

CONVENIO de Coordinación de Acciones para la construcción del Distribuidor Central de Abasto, ubicado en la Carretera Federal 121 Puebla-Belén, en la localidad de la Heroica Puebla de Zaragoza, Municipio de Puebla, Pue., que celebran la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y el Estado de Puebla.

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

CONVENIO DE COORDINACIÓN DE ACCIONES PARA LA "CONSTRUCCIÓN DEL DISTRIBUIDOR CENTRAL DE ABASTO, UBICADO EN LA CARRETERA FEDERAL 121 PUEBLA-BELÉN, EN LA LOCALIDAD DE LA HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, MUNICIPIO DE PUEBLA, EN EL ESTADO DE PUEBLA", CONFORME A LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 25 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE, EL EJECUTIVO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMINARÁ "LA SECRETARÍA", REPRESENTADA POR EL LIC. JORGE NUÑO LARA, EN SU CARÁCTER DE SECRETARIO, ASISTIDO POR EL ING. JESÚS FELIPE VERDUGO LÓPEZ, EN SU CARÁCTER DE SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, EL ING. SALVADOR FERNÁNDEZ AYALA, DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS Y EL ING. EFRAÍN DESCHAMPS GUTIÉRREZ DE VELASCO, EN SU CARÁCTER DE DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO SCT PUEBLA Y POR LA OTRA PARTE, EL GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA, AL QUE EN LO SUCESIVO SE DENOMINARÁ "EL ESTADO", REPRESENTADO POR EL LIC. SERGIO SALOMÓN CÉSPEDES PEREGRINA, EN SU CARÁCTER DE GOBERNADOR SUBSTITUTO DEL ESTADO DE PUEBLA, Y EL LIC. LUIS ROBERTO TENORIO GARCÍA EN SU CARÁCTER DE SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, ASISTIDO POR EL ING. JESÚS AQUINO LIMÓN, EN SU CARÁCTER DE SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA; A QUIENES DE MANERA CONJUNTA SE LES DENOMINARÁ COMO "LAS PARTES", DE CONFORMIDAD CON LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

- I. La Ley de Planeación en sus artículos 33 y 34, prevé entre otros puntos, que el Ejecutivo Federal podrá convenir con los gobiernos de las entidades federativas, satisfaciendo las formalidades que en cada caso procedan, la coordinación que se requiera a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo; coadyuven en el ámbito de sus respectivas competencias, a la consecución de los objetivos de la planeación nacional y para que las acciones a realizarse por dichas instancias, se planeen de manera conjunta, considerándose en todos los casos la participación que corresponda a los municipios, y a su vez, podrá convenir con los gobiernos de las entidades federativas los procedimientos de coordinación a efecto de propiciar la planeación del desarrollo integral de cada entidad federativa y de los municipios, y su congruencia con la planeación nacional, así como para promover la participación de los diversos sectores de la sociedad en las actividades de planeación.
- II. El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020–2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio de 2020, establece en el numeral 5.- Análisis del estado actual, el Objetivo Prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura, carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal, y señala que la importancia de la infraestructura carretera es fundamental, ya que facilita el tránsito de personas y mercancías, une poblaciones, da acceso a bienes y servicios e integra a comunidades en zonas aisladas y marginadas.
- III. El Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 del Estado de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 27 de noviembre de 2019, en el Eje 3 Economía, contempla la Estrategia Transversal Infraestructura: Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible; por lo que en sus Líneas de Acción: En el numeral 3 refiere aumentar y mejorar la infraestructura productiva y el equipamiento para el impulso de los sectores económicos. Por lo que bajo este enfoque, la modernización de la infraestructura carretera contribuye a mejorar la interacción entre las poblaciones y, las regiones. Asimismo, contribuye a optimizar el traslado de bienes y servicios para mejorar la calidad de vida de las personas.
- IV. En atención a lo señalado en los numerales anteriores, "EL ESTADO" solicitó a "LA SECRETARÍA" mediante el oficio No. SI.OS.SSI.DCCPVU.2023/0659 de fecha 22 de agosto de 2023, la entrega temporal del tramo carretero ubicado en el kilómetro 0+744 de la Carretera Federal Mex-121 Puebla–Belén, del Tramo: Puebla-Lim.deEdo.Pue./Tlx., en el Estado de Puebla, en lo sucesivo "EL

TRAMO CARRETERO", para efectos de que "EL ESTADO" con recursos propios, lleve a cabo la construcción del Distribuidor Central de Abasto, en adelante "EL PROYECTO", que consiste en la construcción de un paso superior vehicular con un ancho total de 18.00 metros, con un ancho de calzada de 16.0 metros, conformado por cuatro carriles de circulación de 3.50 metros, franjas separadoras de carriles de circulación de 2.00 metros y acotamiento externo de 1.00 metro, el cual consta de 3 claros (dos de 28.0 metros y uno de 46.0 metros), con 4 ejes de apoyo y accesos mediante muros mecánicamente estabilizados.

- V. De acuerdo a la solicitud antes citada y atendiendo los objetivos y funciones que les corresponden, "LAS PARTES" tienen interés mutuo para la construcción de "EL PROYECTO", para lo cual han intercambiado información de los trabajos indispensables para la construcción del paso superior vehicular, así como de los beneficios en materia de infraestructura que representará el Distribuidor Central de Abasto, principalmente en agilizar los movimientos del transporte que contribuirá a reducir los tiempos y costos de viaje a los prestadores de servicio, trabajadores y la población en general, así como multiplicar las oportunidades de desarrollo económico de la región. En ese tenor, "LAS PARTES" han decidido efectuar todas las acciones necesarias para su construcción, mediante la celebración del presente Convenio de Coordinación al tenor de las siguientes:

DECLARACIONES

I. Declara "LA SECRETARÍA" por conducto de sus representantes que:

- I.1 Es una Dependencia de la Administración Pública Federal centralizada, de conformidad con los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1°, 2° fracción I, 26 y 36 fracciones I y XXII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y tiene entre sus atribuciones las de formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y el transporte terrestre y aéreo, de acuerdo con las necesidades del país, así como construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares.
- I.2 El Lic. Jorge Nuño Lara, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, cuenta con las facultades necesarias para celebrar el presente Convenio de Coordinación de Acciones, en términos de lo dispuesto por los artículos 2°, fracción I y 4°, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy denominada Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- I.3 El Ing. Jesús Felipe Verdugo López, Subsecretario de Infraestructura, cuenta con las facultades necesarias para asistir en la suscripción del presente Convenio Marco de Coordinación de Acciones, en términos de lo dispuesto por los artículos 2°, fracción II y 6° fracción IX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy denominada Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- I.4 El Ing. Salvador Fernández Ayala, Director General de Carreteras, cuenta con las facultades necesarias para asistir en la suscripción del presente Convenio Marco de Coordinación de Acciones, en términos de lo dispuesto por los artículos 2° fracción XIII, 10, fracciones VI y XXIV y 12 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy denominada Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- I.5 El Ing. Efraín Deschamps Gutierrez de Velasco, Director General del Centro SCT Puebla, cuenta con las facultades necesarias para asistir en la suscripción del presente Convenio con fundamento en los artículos 2°, fracción XXXIII, 10, fracciones VI y XXIV, 43 y 44, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy denominada Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- I.6 Que no existe impedimento legal alguno para suscribir el presente instrumento y obligarse en los términos del presente Convenio de Coordinación, toda vez que se cumple con los requerimientos que exigen las normas aplicables.
- I.7 Para efectos del presente Convenio de Coordinación de Acciones, señala como domicilio el ubicado en Av. Insurgentes Sur 1089, Colonia Nochebuena, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03720, Ciudad de México.

II. Declara "EL ESTADO" por conducto de su representante que:

- II.1 Es un Estado Libre y Soberano que forma parte de la Federación, en términos de los artículos 40, 42, fracción I y 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 1 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla.

- II.2** El 15 de diciembre de 2022, el Lic. Sergio Salomón Céspedes Peregrina, fue nombrado por el H. Congreso del Estado de Puebla, Gobernador Substituto del Estado de Puebla, por lo que se encuentra plenamente facultado para la suscripción del presente instrumento de conformidad con los artículos 70, 79 fracciones II, XVI y XXXVI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, así como 2, 3 y 10 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla.
- II.3** La Secretaría de Infraestructura es una Dependencia de la Administración Pública del Estado de Puebla, de conformidad con los artículos 83 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 1, 31, fracción X y 41 fracciones I, V y IX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla, y 2 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura.
- II.4** El Secretario de Infraestructura del Gobierno del Estado de Puebla, Lic. Luis Roberto Tenorio García, acredita su personalidad con el nombramiento de fecha 18 de noviembre de 2021, expedido por el entonces Gobernador del Estado Libre y Soberano de Puebla, Luis Miguel Gerónimo Barbosa Huerta, y se encuentra facultado para suscribir el presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 9, párrafo segundo, 13 párrafo primero, 24, 30 fracción III y 41, fracciones, IX, XV, XVII, XXIII y XXIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla: 3 fracción III, 6 fracción I, y 11, fracciones VII, XXI, XXX, XLIV y XLV del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura.
- II.5** En la celebración del presente Convenio el Lic. Luis Roberto Tenorio García, Secretario de Infraestructura, es asistido por el Ing. Jesús Aquino Limón, Subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura quien acredita su personalidad en términos del nombramiento de fecha 07 de febrero de 2023, suscrito por el Gobernador Substituto del Gobierno del Estado de Puebla, Lic. Sergio Salomón Céspedes Peregrina, y se encuentra facultado para suscribir el presente instrumento, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 5, fracción II, 6 y 9 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura.
- II.6** No existe impedimento legal alguno para suscribir el presente instrumento, y obligarse en los términos del presente Convenio de Coordinación, toda vez que se cumplen con los requerimientos que exigen las normas aplicables.
- II.7** Para efectos del presente Convenio, señala como domicilio las oficinas ubicadas en el Centro Integral de Servicios, Edificio Sur, Tercer Piso, Boulevard Atlíxcáyotl No. 1101, Reserva Territorial Atlíxcáyoti, Colonia Concepción las Lajas, Puebla C.P. 72190.
- III.- Declaran "LAS PARTES" a través de sus representantes, que:**
- III.1** Conocen el contenido y alcance legal del presente instrumento y están de acuerdo con los compromisos que cada una contrae para la consecución del mismo.
- III.2** El objeto y las acciones a ejecutarse para la consecución del presente instrumento, se encuentran previstos dentro de sus atribuciones, de conformidad con la normatividad aplicable.
- III.3** Para todos los efectos legales a que haya lugar, se reconocen mutuamente la personalidad con que se ostentan, de conformidad a las declaraciones anteriores, por lo que están de acuerdo en sujetarse a los términos y obligaciones que se establecen en el presente.

FUNDAMENTO JURÍDICO

Por lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 40, 42, 43, 90 y 116 fracción VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1°, 2°, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 2°, 5°, 25 y demás relativos de la Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal; 1 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 4 fracciones XIV y XV y de Ley General de Contabilidad Gubernamental 33 y 34 de la Ley de Planeación; 1°, 2° fracciones I, II, XXXIII, 4°, 6° fracción IX, 10 fracción VI, 43 y 44 fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; artículos 70, 79, fracciones II, XVI y XXXVI y 83 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, así como 2, 3 y 10 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla; y demás disposiciones legales aplicables en la materia, las partes están de acuerdo en celebrarlo, de conformidad con las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA. – Objeto. El presente instrumento tiene por objeto establecer los mecanismos de coordinación entre "LAS PARTES", con la finalidad de que "EL ESTADO" implemente las acciones necesarias para la construcción de "EL PROYECTO", conforme al Anexo I, "Croquis de localización". Para tal efecto, a partir de la fecha del presente convenio, "LA SECRETARÍA" hace entrega temporal y concede el uso libre y a título gratuito a "EL ESTADO" y éste recibe el "TRAMO CARRETERO".

SEGUNDA.- "EL ESTADO" se obliga a llevar a cabo la construcción de "EL PROYECTO", con recursos 100% propios de "EL ESTADO".

Asimismo, "LAS PARTES" convienen que, a partir de la fecha de suscripción del presente instrumento, los trabajos para la construcción de "EL PROYECTO" se realizarán con sujeción a las especificaciones técnicas generales de construcción y de acuerdo a la Normatividad para la Infraestructura del Transporte expedida por "LA SECRETARÍA".

"EL ESTADO" se obliga a destinar el uso de "EL TRAMO CARRETERO" única y exclusivamente para construcción de "EL PROYECTO", por lo que no podrá variar el destino que en el presente instrumento se haya determinado, sin el consentimiento previo y por escrito otorgado por "LA SECRETARÍA". El uso y goce de "EL TRAMO CARRETERO", deberá entenderse en sentido restrictivo, sin que pueda establecerse variación alguna.

TERCERA.- Para la construcción de "EL PROYECTO", "EL ESTADO" se obliga, desde la planeación de la obra y en todo momento durante la ejecución de los trabajos, a llevar a cabo el mantenimiento y conservación del kilómetro 0+744 de la Carretera Federal Mex-121 Puebla–Belén, Tramo: Puebla-Lim.de Edo.Pue./Tlax., en el Estado de Puebla y, a mantenerlo en óptimas condiciones de operación, ya que actualmente el tramo se encuentra calificado en buenas condiciones (calificación otorgada a través de la evaluación elaborada anualmente por la Dirección General de Conservación de Carreteras de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes), y el citado tramo deberá permanecer a un nivel de servicio, cuando menos, al que prevalece actualmente, incluyendo los entronques correspondientes, considerando que es una vía de comunicación de suma importancia en el Estado de Puebla.

CUARTA. - "LAS PARTES", están de acuerdo en que el presente Convenio no crea derechos reales en favor de "EL ESTADO", otorgándole únicamente el derecho de uso para realizar la construcción de "EL PROYECTO" y cumplir con las obligaciones establecidas en el presente instrumento jurídico, así como lo estipulado en sus Anexos. Asimismo, las obras o gastos que efectúe "EL ESTADO", en beneficio de los tramos, no podrán ser reclamados a "LA SECRETARÍA" durante la vigencia del presente instrumento, ni cuando se termine su vigencia.

QUINTA. - "LAS PARTES" convienen que la autorización y regulación de los servicios de autotransporte, en el tramo materia de este Convenio, estará a cargo de "LA SECRETARÍA", conforme a su propia normatividad, para lo cual se reserva "LA SECRETARÍA", las facultades que le confieren los ordenamientos legales vigentes, en materia de permisos e inspección de los servicios de autotransporte federal.

Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal que cuenten con permiso de "LA SECRETARÍA", podrán utilizar los tramos motivo del presente Convenio, sin requerir ninguna autorización adicional, para lo cual deberán cumplir con las disposiciones de tránsito establecidas.

SEXTA. – Durante la construcción de "EL PROYECTO", la coordinación de la vigilancia del tránsito para fines de seguridad pública, queda bajo la responsabilidad de "EL ESTADO".

SÉPTIMA. - En el "TRAMO CARRETERO" señalado en la Cláusula primera y conforme el objeto señalado en el presente instrumento, "EL ESTADO", en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, se obliga a lo siguiente:

- I. Realizar, en el ámbito de su competencia, los procedimientos de licitación, adjudicación y contratación, para llevar a cabo la ejecución y supervisión de los trabajos de construcción de "EL PROYECTO".
- II. Aportar el 100% de los recursos económicos para llevar a cabo la construcción de "EL PROYECTO" en el tramo carretero previsto en la cláusula primera.
- III. Realizar los estudios complementarios y proyectos necesarios para el desarrollo de "EL PROYECTO", así como las gestiones para obtener las autorizaciones y permisos requeridos para su ejecución, ello ante las autoridades competentes y de conformidad con la legislación aplicable.
- IV. Prohibir el uso del derecho de vía, y la ejecución de obras públicas estatales, municipales o de otra índole que afecten "EL TRAMO CARETERO", sin la previa autorización o permiso de "LA SECRETARÍA".
- V. Prohibir la instalación de propaganda comercial dentro del derecho de vía o en la franja de 10 metros aledaña al mismo.
- VI. Impedir la instalación de vendimias o ferias, que en alguna forma puedan destruir o averiar el pavimento de "EL TRAMO CARETERO", que puedan entorpecer el tránsito de vehículos.

- VII. En los casos en que los particulares cuenten con el permiso de "LA SECRETARÍA", para llevar a cabo obras dentro del derecho de vía que originen la rotura o avería del pavimento en el "EL TRAMO CARETERO", "EL ESTADO" lo deberá hacer del conocimiento de "LA SECRETARÍA", la que se reserva las atribuciones que le confiere la Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal y el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas, para exigir a dichos particulares la reparación correspondiente.
- VIII. Negar la instalación de terminales de servicio de transporte urbano, a lo largo y dentro del derecho de vía de "EL TRAMO CARETERO".
- IX. Observar en todo momento las disposiciones jurídicas que regulan a la vía general de comunicación.
- X. Elaborar los estudios de factibilidad y proyectos ejecutivos de "EL PROYECTO", de conformidad con las Normas y especificaciones vigentes de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- XI. Realizar los trámites y acciones de carácter técnico, legal y social necesarios, para la liberación del derecho de vía y efectuar los pagos de las afectaciones en que se incurriera, hacer entrega de los documentos legales que acrediten la propiedad de los predios adquiridos, para su ulterior transmisión a título gratuito en favor del Gobierno Federal.
- XII. Obtener los permisos en materia de impacto ambiental ante Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, del Instituto Nacional de Antropología e Historia y de la Comisión Nacional del Agua, según las disposiciones legales vigentes aplicables sobre la materia, para la ejecución de las obras objeto de este instrumento, así como obtener los permisos ante las instancias correspondientes, respecto a las obras inducidas que pudieran verse afectadas por la modernización del tramo carretero previsto en la cláusula primera.
- XIII. Presentar ante el Centro SCT Puebla, el programa de actividades de elaboración de los estudios de factibilidad y proyectos ejecutivos y del estado que guardan, entre otros, los permisos en materia de impacto ambiental ante Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, del Instituto Nacional de Antropología e Historia y de la Comisión Nacional del Agua, según las disposiciones legales vigentes aplicables sobre la materia, para la ejecución de la obra objeto de este instrumento.
- XIV. Otorgar las facilidades a "LA SECRETARÍA" para llevar a cabo el seguimiento de las obras materia del presente Convenio, poniendo a disposición de "LA SECRETARÍA", previo al inicio de los trabajos de modernización de la carretera, recursos líquidos por un monto del 1% del monto total de la obra a realizar.
- XV. Aplicar la Normativa para la Infraestructura del Transporte emitida por "LA SECRETARÍA" en todos sus aspectos y áreas correspondientes materia del presente Convenio.

OCTAVA.- "EL ESTADO" se compromete a entregar a "LA SECRETARÍA" a través del Centro SCT Puebla, un programa de trabajo de las actividades que debe realizar, previo al inicio de las obras, de acuerdo al Anexo II. Programa de Trabajo. En el caso que los plazos propuestos para obtener los permisos y/o autorizaciones en cada una de las partidas, se vea comprometido, dificultando su cumplimiento de acuerdo a lo programado, "EL ESTADO" deberá informar dicha circunstancia por escrito a "LA SECRETARÍA", para acordar las medidas conducentes.

En caso de contingencias para la realización del programa previsto en este Convenio, ambas partes acuerdan tomar las medidas o mecanismos que permitan afrontar dichas contingencias. En todo caso, las medidas y mecanismos acordados serán formalizados mediante la suscripción del convenio o Anexo modificatorio correspondiente.

NOVENA.- Una vez que "EL ESTADO" haya entregado el proyecto ejecutivo para la construcción de "EL PROYECTO", "LA SECRETARÍA" en un plazo no mayor a tres meses, a partir de la fecha de su recepción, se compromete a llevar a cabo su revisión y en su caso, emitir la autorización correspondiente.

DÉCIMA. – "EL ESTADO" se compromete a adquirir con sus propios recursos, las áreas adicionales necesarias para derecho de vía que se llegarán a requerir con motivo de la construcción del "EL PROYECTO".

Derivado de lo anterior, "LAS PARTES" acuerdan que "EL ESTADO" adquirirá, las áreas adicionales del derecho de vía para la ejecución de los trabajos para la construcción de "EL PROYECTO" en zonas que así se requieran, para su ulterior transmisión a título gratuito en favor del Gobierno Federal, mediante las siguientes acciones:

1. Determinar las superficies de terrenos y bienes distintos a la tierra que es necesario afectar;
2. Identificar a los propietarios de los terrenos y bienes distintos a la tierra que van a ser afectados;
3. Negociar con los propietarios afectados la adquisición de los terrenos y bienes distintos a la tierra, para la liberación del derecho de vía y formalizar su adquisición mediante los contratos respectivos;
4. Integrar los expedientes que correspondan a cada uno de los propietarios afectados, incluyendo la debida acreditación de la legítima propiedad;
5. Efectuar, con recursos propios, el pago de las afectaciones de los terrenos y bienes distintos a la tierra a los legítimos propietarios, y recibirá de ellos, la posesión de los mismos;
6. Transmitirá, a título gratuito, a favor del Gobierno Federal, mediante la celebración del contrato de donación respectivo, los terrenos adquiridos para derecho de vía, una vez que legalmente se acredite la propiedad, la cual deberá contar con la siguiente documentación:
 - Títulos de propiedad original o copias certificadas, de los terrenos y bienes adquiridos a favor de "EL ESTADO";
 - Certificados de libertad de gravámenes de los mismos;
 - En su caso, Decretos de expropiación de tierras ejidales una vez que se cuente con ellos;
 - Últimas boletas de pago de impuesto predial; y
 - Fichas Técnicas que contengan el croquis de localización de los terrenos afectados.

Para el caso del Derecho de Vía existente y del adicional que se adquiriera, para la adecuada ejecución de los trabajos, de presentarse algún reclamo derivado de la construcción de "EL PROYECTO", "EL ESTADO" se compromete a resolver y sacar libre a "LA SECRETARÍA" de cualquier tipo de reclamación ya sea social y/o legal.

DÉCIMA PRIMERA. – Una vez solventadas las etapas descritas en las cláusulas OCTAVA y NOVENA, "EL ESTADO" solicitará por escrito a "LA SECRETARÍA", a través del Centro SCT Puebla, la autorización para el inicio de las obras de "EL PROYECTO", mismo que se acompañará del Programa de Ejecución de las Obras, indicando los plazos para cada una de las etapas de su construcción, los cuales no podrán rebasar el plazo de un año, contado a partir de la suscripción del presente Convenio.

DÉCIMA SEGUNDA. – "EL ESTADO" realizará la inversión total para la ejecución de los trabajos de construcción de "EL PROYECTO", así como de los gastos que se generen por la obtención de los permisos y anuencias necesarios ante las instancias correspondientes, descritos en las cláusulas Séptima y Décima de este Convenio; recursos que el "EL ESTADO" obtendrá, de acuerdo al Programa de Erogaciones incluido en el Anexo III.

DÉCIMA TERCERA.- "EL ESTADO" deberá abstenerse, en todo tiempo con motivo de la ejecución de los trabajos objeto de este Convenio, de obstruir la vía general de comunicación, así como de suspender, obstaculizar o afectar, los servicios que en ella se presta, para lo cual deberá presentar un programa de mantenimiento y conservación de la vía en operación, así como planta de señalamiento de acuerdo a la Normatividad para la Infraestructura del Transporte emitida por "LA SECRETARÍA".

DÉCIMA CUARTA.- "EL ESTADO" deberá presentar un proyecto de señalamientos de protección de obras, de acuerdo a la Normatividad para la Infraestructura del Transporte emitida por "LA SECRETARÍA", el cual deberá observar su cumplimiento durante la vigencia de la ejecución de las obras objeto del presente Convenio, con la finalidad de garantizar la seguridad de los usuarios de la carretera en operación.

DÉCIMA QUINTA.- Una vez concluidos los trabajos de construcción de "EL PROYECTO", "EL ESTADO" se obliga a informar por escrito a "LA SECRETARÍA", para que en su conjunto lleven a cabo la verificación física e instrumentación del acta correspondiente para su entrega y devolución a "LA SECRETARÍA", y así programar su puesta en operación.

DÉCIMA SEXTA.- "LA SECRETARÍA" se compromete dentro del ámbito de su competencia y atribuciones a otorgar en todo momento las facilidades al "EL ESTADO", para llevar a cabo la construcción del "EL PROYECTO", así como coadyuvar en los trámites necesarios para lograr el objeto de este Convenio.

DÉCIMA SÉPTIMA.- Avisos y Notificaciones. Todas las notificaciones y comunicaciones derivadas del presente Convenio, deberán constar por escrito y estar dirigidas a los domicilios que se señalan a continuación.

Por "EL ESTADO"**Secretaría de Infraestructura**

Centro Integral de Servicios, Edificio Sur, Tercer Piso, Boulevard Atlixcáyotl No. 1101, Reserva Territorial Atlixcáyoti, Colonia Concepción las Lajas, Puebla C.P. 72190.

Por "LA SECRETARÍA"**Centro SCT Puebla**

Carr. Fed. Puebla Sta. Ana Chiautempan 11403, Col. Industrial El Conde, C.P. 72019 Puebla, Puebla.

Teléfono: 222 223 73 39

At'n: Ing. Efraín Deschamps Gutierrez de Velasco

Email: efrain.deschamps@sct.gob.mx

Tales notificaciones y comunicaciones deberán ser entregadas personalmente o por transmisión vía correo electrónico de la manera descrita arriba, y surtirán efectos, si son entregadas por mensajero, en la fecha de su recepción, o si fueren enviadas por correo electrónico, cuando sean transmitidas y se haya recibido confirmación de recibo.

DÉCIMA OCTAVA. - El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su suscripción, y hasta el 31 de agosto del 2024, no obstante, "LA SECRETARÍA" podrá darlo por terminado, por causa de interés público o si existe incumplimiento a las obligaciones establecidas en el presente Convenio por parte de "EL ESTADO", en cuyo caso, "LA SECRETARÍA" comunicará por escrito a "EL ESTADO", con cuando menos 15 días naturales de anticipación.

Durante la vigencia del presente convenio, las obras o gastos que efectúe "EL ESTADO" en beneficio de los tramos, no podrán ser reclamados a "LA SECRETARÍA", ni cuando dichas obras se den por terminadas.

DÉCIMA NOVENA.- Difusión.- Una vez suscrito el presente Convenio, "LA SECRETARÍA" se compromete a que, en un periodo no mayor a un mes, lo publicará en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con el artículo 36 de la Ley de Planeación; por su parte, dentro del mismo periodo antes señalado, "EL ESTADO" publicará el presente instrumento en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla.

VIGÉSIMA.- Modificaciones al Convenio.- "LAS PARTES" acuerdan que el presente convenio y sus Anexos podrán modificarse de común acuerdo y por escrito, sin alterar su estructura y en estricto apego a las disposiciones jurídicas aplicables, mismo que en un periodo no mayor a un mes de su firma, "LA SECRETARÍA" lo publicará en el Diario Oficial de la Federación. Por su parte, dentro del mismo periodo antes señalado, "EL ESTADO" publicará la modificación al presente instrumento en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla.

VIGÉSIMA PRIMERA.- Interpretación, Jurisdicción y Competencia.- La interpretación, cumplimiento y ejecución del presente Convenio, estará sujeto a la normatividad vigente. "LAS PARTES", de común acuerdo, se obligan a solucionar las controversias que llegaren a surgir en el término de 60 (sesenta) días, y en caso de no solucionarse, se someten a la jurisdicción de los tribunales federales de la Ciudad de México; renunciando, en consecuencia, al fuero que pudiera corresponderles en razón de sus domicilios presentes o futuros o por cualquier otra causa.

VIGÉSIMA SEGUNDA. – Transparencia y Acceso a la Información Pública. "LAS PARTES" guardarán confidencialidad estricta respecto de la información que mutuamente se proporcionen o por aquella a la que tengan acceso con motivo de la ejecución del presente instrumento, de manera especial la clasificada como confidencial o reservada en términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, salvo que se cuente con previa autorización escrita de quien sea responsable de dicha información, debiendo asegurarse que ésta se proporcione sólo al personal que cada uno designe.

El incumplimiento de la obligación de confidencialidad prevista en esta cláusula será causa de responsabilidad en términos de lo previsto en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Las obligaciones previstas en esta cláusula permanecerán vigentes y serán exigibles aún después de que cese la vigencia del presente contrato, ya sea por su cabal cumplimiento o si "LAS PARTES" dieran por terminado el presente instrumento.

Este convenio se firma en cinco tantos en la Ciudad de México, a los 4 días del mes de diciembre de dos mil veintitrés.- Por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes: el Secretario, Lic. **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.- El Subsecretario de Infraestructura, Ing. **Jesús Felipe Verdugo López**.- Rúbrica.- Director General de Carreteras, Ing. **Salvador Fernández Ayala**.- Rúbrica.- Director General del Centro SCT Puebla, Ing. **Efraín Deschamps Gutiérrez de Velasco**.- Rúbrica.- Por el Gobierno del Estado de Puebla: Gobernador Substituto del Estado de Puebla, Lic. **Sergio Salomón Céspedes Peregrina**.- Rúbrica.- Secretario de Infraestructura, Lic. **Luis Roberto Tenorio García**.- Rúbrica.- Subsecretario de Infraestructura, Ing. **Jesús Aquino Limón**.- Rúbrica.

Anexo II: "Programa de Trabajo"



DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS



PROGRAMA DE OBRA

CONSTRUCCIÓN DEL PASO SUPERIOR VEHICULAR CENTRAL DE ABASTO, UBICADO EN EL KM 1+000 DE LA CARRETERA PUEBLA-BELÉN, EN LA LOCALIDAD DE HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, MUNICIPIO DE PUEBLA, ESTADO DE PUEBLA.

NO.	CONCEPTO	IMPORTES	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8
PRESUPUESTO A PRECIOS UNITARIOS										
1	TERRACERIAS									
2	DRENAJE PLUVIAL									
3	BANQUETAS Y GUARNICIONES									
4	PAVIMENTOS									
5	SEÑALAMIENTO									
6	OBRAS INDUCIDAS									
7	ALUMBRADO									
8	RED ELECTRICA									
9	ESTRUCTURA DEL PSV									
10	MURO DE TIERRA ARMADA									
11	MURO DE CONTENCIÓN									

SUMA PARCIAL/SUMA ACUMULADA
 INDIRECTOS 9%
 SUBTOTAL
 FINANCIAMIENTO 0.5%
 SUBTOTAL
 UTILIDAD 8.151%
 SUBTOTAL
 I.V.A.
 TOTAL

Rúbrica.
 GERARDO LUNA GORDILLO
 DIRECTOR DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS

ANEXO III: "Programa de Erogaciones"



DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS



PROGRAMA DE OBRA

CONSTRUCCIÓN DEL PASO SUPERIOR VEHICULAR CENTRAL DE ABASTO, UBICADO EN EL KM 1+000 DE LA CARRETERA PUEBLA-BELÉN, EN LA LOCALIDAD DE HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, MUNICIPIO DE PUEBLA, ESTADO DE PUEBLA.

NO.	CONCEPTO	IMPORTE	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8
PRESUPUESTO A PRECIOS UNITARIOS										
1	TERRACERIAS	\$ 11,096,744.48								
			\$ 5,548,372.24	\$ 5,548,372.24						
2	DRENAJE PLUVIAL	\$ 573,909.68								
			\$ 573,909.68							
3	BANQUETAS Y GUARNICIONES	\$ 2,600,632.11								
			\$ 2,600,632.11							
4	PAVIMENTOS	\$ 40,213,511.38								
				\$ 20,106,755.69	\$ 20,106,755.69					
5	SEÑALAMIENTO	\$ 6,591,603.20								
						\$ 3,295,801.60	\$ 3,295,801.60			
6	OBRAS INDUCIDAS	\$ 6,596,761.45								
						\$ 3,298,380.73	\$ 3,298,380.72			
7	ALUMBRADO	\$ 10,122,927.10								
										\$ 10,122,927.10
8	RED ELECTRICA	\$ 1,362,886.65								
								\$ 1,362,886.65		
9	ESTRUCTURA DEL PSV	\$ 190,320,896.05								
			\$ 10,393,461.76	\$ 47,580,224.01	\$ 66,173,605.14	\$ 66,173,605.14				
10	MURO DE TIERRA ARMADA	\$ 9,018,853.19								
			\$ 4,509,426.60	\$ 4,509,426.59						
11	MURO DE CONTENCIÓN	\$ 7,272,700.36								
									\$ 7,272,700.36	
	SUMA PARCIAL/SUMA ACUMULADA	\$ 285,771,425.65	\$ 23,625,802.39	\$ 77,744,778.53	\$ 86,280,360.83	\$ 72,767,787.47	\$ 6,594,182.32	\$ 1,362,886.65	\$ 7,272,700.36	\$ 10,122,927.10
	INDIRECTOS 9%	\$ 25,719,428.31	\$ 2,126,322.21	\$ 6,997,030.07	\$ 7,765,232.47	\$ 6,549,100.87	\$ 593,476.41	\$ 122,659.80	\$ 654,543.03	\$ 911,063.44
	SUBTOTAL	\$ 311,490,853.96	\$ 25,752,124.60	\$ 84,741,808.60	\$ 94,045,593.30	\$ 79,316,888.34	\$ 7,187,658.73	\$ 1,485,546.45	\$ 7,927,243.39	\$ 11,033,990.54
	FINANCIAMIENTO 0.5%	\$ 1,557,454.27	\$ 128,760.62	\$ 423,709.04	\$ 470,227.97	\$ 396,584.44	\$ 35,938.29	\$ 7,427.73	\$ 39,636.22	\$ 55,169.95
	SUBTOTAL	\$ 313,048,308.23	\$ 25,880,885.22	\$ 85,165,517.64	\$ 94,515,821.27	\$ 79,713,472.78	\$ 7,223,597.02	\$ 1,492,974.18	\$ 7,966,879.61	\$ 11,089,160.49
	UTILIDAD 8.151%	\$ 25,516,567.60	\$ 2,109,550.95	\$ 6,941,841.34	\$ 7,703,984.59	\$ 6,497,445.17	\$ 588,795.39	\$ 121,692.33	\$ 649,380.36	\$ 903,877.47
	SUBTOTAL	\$ 338,564,875.83	\$ 27,990,436.17	\$ 92,107,358.98	\$ 102,219,805.86	\$ 86,210,917.95	\$ 7,812,392.41	\$ 1,614,666.51	\$ 8,616,259.97	\$ 11,993,037.96
	I.V.A.	\$ 54,170,380.13	\$ 4,478,469.79	\$ 14,737,177.44	\$ 16,355,168.94	\$ 13,793,746.87	\$ 1,249,982.79	\$ 258,346.64	\$ 1,378,601.60	\$ 1,918,886.08
	TOTAL	\$ 392,735,255.96	\$ 32,468,905.96	\$ 106,844,536.42	\$ 118,574,974.80	\$ 100,004,664.82	\$ 9,062,375.20	\$ 1,873,013.15	\$ 9,994,861.57	\$ 13,911,924.04

Rúbrica.

GERARDO LUNA GORDILLO

DIRECTOR DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS

RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), publicado el 15 de noviembre de 2022.

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

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 18, 26, 36, fracciones I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1 fracción I, 10 fracciones XI y XV, 24, 25, 27, fracción I, 29, párrafo tercero, 34, 35, 37, 38 y TERCERO TRANSITORIO de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1, 2, fracciones XXVIII, XXXIII y XXXIX, 4, 6, fracciones I, IX y X, 17, del 78 Bis al 78 Bis 11 y 88 Bis, fracciones I, II y III de la Ley de Aviación Civil; 1, 2, fracción XIV, 4 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 20, fracción IV, 109, fracción VIII y del 199 al 219 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 2, fracción III y 6o, fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, durante los 60 días naturales posteriores al 15 de noviembre de 2022, fecha en la cual dicho Proyecto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, fueron estudiados, atendidos y aprobados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas situadas en Boulevard Adolfo López Mateos, Número 1990, Piso 2, Colonia Los Alpes, Alcaldía Álvaro Obregón, Código Postal 01010, Ciudad de México.

Que de conformidad con lo señalado en la fracción VIII del Artículo 35 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, y presentada la propuesta de respuesta a los comentarios recibidos durante la consulta pública, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, resolvió en definitiva a dichos comentarios, en su tercera sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 01 de agosto de 2023.

Que derivado de lo anterior, y de conformidad con lo que establece el penúltimo párrafo del artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y de acuerdo a lo previsto en el Transitorio Tercero de la Ley de Infraestructura de la Calidad, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación la Respuesta a los Comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).

Atentamente

Ciudad de México, a 15 de diciembre de 2023.- El C. Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez**.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-064-SCT3-2021, QUE ESTABLECE LAS ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM), PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 15 DE NOVIEMBRE DEL 2022, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, fueron estudiados, discutidos y resueltos por los integrantes del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo (CCNN-TA), en sesión extraordinaria el 01 de agosto de 2023, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 35 fracciones V, VI, VII y TERCERO TRANSITORIO de la Ley de Infraestructura de la Calidad, se da respuesta a los mismos en los términos de la siguiente tabla.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	N/A Comentario aplicable a todo el cuerpo del proyecto de NOM	<p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>"La Norma Oficial Mexicana (NOM) debe cumplir con el contenido mínimo que señala el artículo 34 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (en lo sucesivo denominada como LIC).</u></p> <p><u>Presentar el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) que se haya elaborado para la emisión de esta disposición en cumplimiento a los artículos 34 y 35 de la LIC.</u></p> <p><u>Si bien el fundamento legal refiere a disposiciones del actual Reglamento de la Ley de Aviación Civil (en lo sucesivo denominado como RLAC) recientemente modificado, hay diversas disposiciones dentro del contenido de la NOM que no han sido actualizadas, tal es el caso de las diferencias que existen entre la sección 7 de la NOM, comparada con lo prescrito en el artículo 209 del referido Reglamento, por mencionar un ejemplo. (Véase comentario la Sección 7 de la NOM) Por lo anterior se sugiere revisar todo el contenido de la NOM para hacer congruente sus requisitos con respecto al actual RLAC.</u></p> <p><u>La NOM debe integrar todas las disposiciones y requerimientos que se señalan en el Anexo 19 Segunda edición de julio de 2016 que incorpora la enmienda 1 en esa edición (en lo sucesivo denominado solo como "Anexo 19") y el Documento 9859, cuarta edición de 2018 (en lo sucesivo denominado solo como "Doc. 9859") a efecto de cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo denominada como OACI).</u></p> <p><u>Tal es el caso de la omisión de requerimientos para operadores aéreos (aviación general internacional), como se señala en 3.3.2.3. y Capítulo 4 del Anexo 19, así como lo indicado en el numeral 8.4.7.1. del Doc. 9859, por mencionar algunos.</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se puntualiza que es un comentario general y se realizan cambios en todo el cuerpo del proyecto de NOM de la leyenda "Sistema de Gestión Operacional de Seguridad Operacional" por "Sistema de Gestión Operacional de la Seguridad Operacional".</p> <p>Asimismo, en lo que respecta a la propuesta de eliminar numerales y NOTAS del proyecto de la NOM, se hacen adecuaciones correspondientes en todo el cuerpo del proyecto de la NOM, en función de la viabilidad del contenido de los numerales y las notas.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Hasta donde se tiene conocimiento no hay diferencias notificadas ante la OACI por lo que en su caso se deberán adoptar los SARPs respectivos o iniciar el proceso de notificación."</u></p> <p><u>"Homologar la redacción en la NOM, inclusive en el título de ésta, en todos los textos en donde diga "sistema de gestión de seguridad operacional" cambiar por "sistema de gestión de la seguridad operacional".</u></p> <p><u>Lo anterior debido a que se usa de manera combinada e indistinta ambas redacciones, pero el texto que refiere la LAC, el RLAC, el Anexo 19 y el Doc. 9859 es el que se propone."</u></p> <p><u>"Existen diversas notas en el contenido de la NOM, unas numeradas y otras no, las cuales de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma.</u></p> <p><u>Por lo anterior, se sugiere revisar cada una de las notas ya que prácticamente todas se establecen como texto prescriptivo y/o el cumplimiento de requerimientos."</u></p> <p><u>"Evaluar la inclusión de disposiciones aplicables del SMS a RPAS, sus operadores, licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, fabricantes y talleres aeronáuticos, considerando además que la OACI ya tiene SARP publicados en los Anexos 1, 2 y 8, además de que ya proporciona cursos para SMS a estos operadores, como el caso del curso en línea Unmanned Aircraft Systems Safety Management System (UASSMS) TRG-10058-001-01-E-R, entre otros."</u></p> <p><u>"Se tienen referencias al cumplimiento de secciones de los Apéndices de la NOM como es el caso del numeral 6.1.4.1., pero en otros casos se usan NOTAS, como en 6.2. o 6.3., por mencionar unos ejemplos, por lo que es necesario homologar los criterios utilizados para las referencias que se hacen, tomando además en consideración lo manifestado en el comentario "Sin correlativo 6" de esta tabla, sobre el uso de las NOTAS dentro de una NOM."</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>"En una revisión de la bibliografía citada en el numeral 9 de la NOM, se observa que varios de los Anexos de OACI listados y tomados para la elaboración de la NOM, están obsoletos ya que algunos de ellos ya tienen ediciones más recientes, además de que incorporan nuevas enmiendas, con lo que se presume que la NOM no incorpora los SARP's actualizados de la OACI.</u></p> <p><u>Por lo anterior, se sugiere revisar cada uno de los Anexos de OACI en sus últimas enmiendas, así como en los Manuales y Documentos que complementan los Anexos de la OACI, como es el caso de los Manuales 8335, 9760 o 9426, por citar algunos, para identificar los cambios realizados e incorporar las disposiciones que sean aplicables dentro de la NOM sobre SMS."</u></p> <p><u>"No obstante los comentarios vertidos a los numerales 11.9.2. a 11.9.4., es necesario que la LAC, Ley de Aeropuertos (en lo sucesivo denominada como LAPTOS), y sus respectivos Reglamentos, consideren las causales de suspensión y/o revocación del Certificado de SMS y no en la NOM, debiendo considerar:</u></p> <p><u>a) La intransferibilidad del Certificado o de los derechos concebidos;</u></p> <p><u>b) Cambios Organizacionales sin previo aviso que afecten la operación adecuada del SMS;</u></p> <p><u>c) Cambios, incrementos o reestructuras en el tipo de operaciones que realiza;</u></p> <p><u>Entre otros aspectos.</u></p> <p><u>Considerar en esas modificaciones, que implicaciones tendrá la suspensión o revocación del Certificado de SMS."</u></p> <p><u>"Se sugiere revisar y adecuar la numeración de toda la NOM utilizando niveles y subniveles como lo refiere la Norma Mexicana NMX-Z-013, ya que hay párrafos en donde no hay necesidad de tener una numeración subsecuente, como se tiene en 6.2. inciso a), se utiliza de forma confusa como en 6.1.3. inciso c) o en casos dentro de un mismo numeral utilizando diferentes tipos de viñetas en subniveles, como es el caso del numeral A4, inciso f), además de que hay numeración con varios incisos únicos, por mencionar algunos ejemplos."</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>"Se ha eliminado el apéndice C relativo al formato de reporte, sin embargo, dicho formato permanece en el sitio de Internet de la AFAC y solo está referido erróneamente en esta NOM en la sección de evaluación de la conformidad; Por lo anterior, para que surta los efectos jurídicos, de conformidad con lo señalado en la LFPA y la Ley General de Mejora Regulatoria (en lo sucesivo denominada como LGMR), los formatos deben ser publicados en el Diario Oficial de la Federación, sugiriendo su integración en un Apéndice C Normativo, tal como se tiene en la NOM actualmente vigente junto con su procedimiento de llenado o, en su caso, publicarse por separado en dicho diario. Véanse además los comentarios al numeral 11.7 dentro de esta tabla." [Sic.]</i>		
AFAC AMEIA	Proemio	<p>MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 18, 26, 36, fracciones I, IV, VI, XII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1 fracción I, 10 fracciones XI y XV, 24, 25, 27, fracción I, 29, párrafo tercero, 34, 35, 37, 38 y TERCERO TRANSITORIO de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1, 2, fracciones XXIII, XXVII y XXVIII, XXXIII y XXXIX, 4, 6, fracciones I, IX y XIII, XVII y último párrafo, 17, del 78 Bis al 78 Bis 11 y 88 Bis, fracciones I, II y III Capítulo XV BIS de la Ley de Aviación Civil; 1, 2, fracción XIV, fracción VI y XII, 4 6 46 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 20, fracción IV, 108 y 109, fracción VIII y del 199 al 219 Título Octavo De los Sistemas de Seguridad Operacional del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 2, fracción III y 6o, fracción XIII y 37 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>"Se deben incluir los artículos 5 de la LGMR, TERCERO TRANSITORIO de la LIC e integrar todos aquellos artículos aplicables del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (en lo sucesivo denominado como RLFMN), cumpliendo además con tales disposiciones dentro del contenido de esta NOM como lo señala la LIC.</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Es preciso señalar que la LFMN fue derogado por la LIC, por lo que no se posible integrar el RLFMN.</p> <p>Con respecto al SSP, la relación es el Reporte Voluntario que es a la autoridad.</p>	<p>MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 18, 26, 36, fracciones I, IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1 fracción I, 10 fracciones XI y XV, 24, 25, 27, fracción I, 29, párrafo tercero, 34, 35, 37, 38 y TERCERO TRANSITORIO de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1, 2, fracciones XXVIII, XXXIII y XXXIX, 4, 6, fracciones I, IX y X, 17, del 78 Bis al 78 Bis 11 y 88 Bis, fracciones I, II y III de la Ley de Aviación Civil; 1, 2, fracción XIV, 4 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 20, fracción IV, 109, fracción VIII y del 199 al 219 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 2, fracción III y 6o, fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>Asimismo, se deberán señalar en lo específico los artículos aplicables del RLAC en lugar de referir en lo general al Título Octavo, considerando que no todos los artículos de ese Título son aplicables a la NOM, tal es el caso del Capítulo I aplicable solo al Programa estatal de seguridad operacional (SSP), entre otros artículos, considerando además que no hay ninguna información, referencia o requerimiento dentro de la NOM respecto al SSP, por lo que es altamente recomendable incluir esta información y su coordinación.” [Sic.]</i>		
AFAC	CONSIDERANDO	<p>CONSIDERANDO</p> <p>La Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos establecen las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en materia de aviación civil y aeroportuaria, entre las cuales se encuentra la de expedir las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones técnico administrativas.</p> <p>La Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deben adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, para lo cual atribuye a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la facultad de exigir a los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público <u>las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias de transporte aéreo de servicios al público, a los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias aeroportuarias, al</u> organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, <u>el</u> órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, <u>a</u> los permisionarios de talleres aeronáuticos, <u>a</u> las organizaciones responsables del diseño de tipo, <u>a</u> los responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, <u>a</u> los prestadores de servicios de tránsito aéreo, <u>los centros de formación, capacitación y adiestramiento o una combinación de estos que estén expuestos a riesgos de Seguridad Operacional relacionados con la operación de aeronaves al prestar sus servicios a las instituciones educativas que estén expuestas a riesgos de seguridad operacional</u></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se realiza corrección gramatical y se adecua la redacción por el uso del lenguaje inclusivo conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.</p>	<p>CONSIDERANDO</p> <p>La Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos establecen las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en materia de aviación civil y aeroportuaria, entre las cuales se encuentra la de expedir las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones técnico administrativas.</p> <p>La Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deben adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, otorgando a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la facultad de exigir a las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias de transporte aéreo de servicios al público, a las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias aeroportuarias, al organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, al órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a los permisionarios de talleres aeronáuticos, a las organizaciones responsables del diseño de tipo, a los responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, a los prestadores de servicios de tránsito aéreo, a las instituciones educativas que estén expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con la operación de aeronaves al prestar sus servicios y a los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares; que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>La Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>relacionados con la operación de aeronaves al presentar sus servicios y a los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares; que cumplan con los requisitos establecidos a fin de mantener los niveles de seguridad señalados en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>La Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige, además de lo previsto en dicha Ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, en cuyo Anexo 19 se establece que se debe implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, que coadyuve a alcanzar los objetivos del Programa Seguridad Operacional del Estado Mexicano.</p> <p>Los Sistemas de Seguridad Operacional deben regularse de forma estricta y oportuna mediante Normas Oficiales Mexicanas de aplicación obligatoria, a fin de garantizar la seguridad de las aeronaves, su tripulación y la de los pasajeros, de conformidad con el artículo 78 Bis 1, fracción III de la Ley de Aviación Civil y 199 segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>Al disponer de una NOM que establezca las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, se benefician los proveedores de servicio; toda vez que, con la identificación, análisis, evaluación y mitigación mediante la gestión del riesgo, se permite mantener un nivel aceptable de Seguridad Operacional y por consiguiente reducir la presencia de eventos, incidentes o accidentes en la operación aérea; generando así una mayor confiabilidad en los usuarios del transporte aéreo.</p> <p>Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité antes señalado.</p> <p>Que a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales, los interesados presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, a través de la Dirección Ejecutiva</p>		<p>nacional, se rige, además de lo previsto en dicha Ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, en cuyo Anexo 19 se establece que se debe implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, que coadyuve a alcanzar los objetivos del Programa Seguridad Operacional del Estado Mexicano.</p> <p>Los Sistemas de Seguridad Operacional deben regularse de forma estricta y oportuna mediante Normas Oficiales Mexicanas de aplicación obligatoria, a fin de garantizar la seguridad de las aeronaves, su tripulación y la de los pasajeros, de conformidad con el artículo 78 Bis 1, fracción III de la Ley de Aviación Civil y 199 segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>Al disponer de una NOM que establezca las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, se beneficia a los proveedores de servicio; toda vez que, con la identificación, análisis, evaluación y mitigación mediante la gestión del riesgo, se permite mantener un nivel aceptable de Seguridad Operacional y por consiguiente reducir la presencia de eventos, incidentes o accidentes en la operación aérea; generando así una mayor confiabilidad en los usuarios del transporte aéreo.</p> <p>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 15 de noviembre de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), a efecto de que en términos de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentaron comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>de Seguridad Aérea de la Agencia Federal de Aviación Civil, en sus oficinas ubicadas en Blvd. Adolfo López Mateos 1990, 1er. piso, Colonia Los Alpes, Alcaldía Álvaro Obregón, Código Postal 01010, Ciudad de México, Teléfono 55-57-23-93-00, ext. 18057, 18989, 18229 y 18296, o al correo electrónico cennta@afac.gob.mx, para que en los términos de la Ley de la materia se consideren en el seno del Comité que lo propuso, y</p> <p>En virtud de lo anterior, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día 29 de abril de 2022.</p> <p>Ciudad de México, a 10 de octubre de 2022. Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pens Gómez. Rúbrica.</p> <p><u>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el día 15 de noviembre de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2021, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), a efecto de que en términos de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, los interesados presentaron comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</u></p> <p><u>Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, dichos comentarios se presentaron, discutieron y se respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXXX de 20XX.</u></p>		<p>Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, dichos comentarios se presentaron, discutieron y se respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día XX de XXXX de 20XX.</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 28, fracción II, inciso d) del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual establece que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-064-SCT3-2023.</p> <p>En tal virtud y por lo establecido en los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2023, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System)</p> <p>En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana participaron:</p> <p>La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Aero Personal, S.A. de C.V.</p> <p>Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V.</p> <p>Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.</p> <p>Aerolíneas Ejecutivas S.A. de C.V.</p> <p>Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V.</p> <p>Aerotransportes Mas de Carga S.A de C.V.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 28, fracción II, inciso d) del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual establece que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-064-SCT3-2023.</u></p> <p><u>En tal virtud y por lo establecido en los artículos TERCERO y CUARTO TRANSITORIOS de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 47, fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien expedir la presente: Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2023, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System)</u></p> <p>En la elaboración de la presente proyecto de Norma Oficial Mexicana participaron:</p> <p>La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Aero Personal, S.A. de C.V.</p> <p>Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V.</p> <p>Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.</p> <p><u>Aerolíneas Ejecutivas S.A. de C.V.</u></p> <p><u>Aerolitoral, S.A. de C.V.</u></p> <p><u>Aeropuertos y Servicios Auxiliares.</u></p> <p><u>Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V.</u></p> <p>Aerotransportes Mas de Carga S.A de C.V.</p> <p>Aerovías de México, S.A. de C.V.</p> <p>Airbus Helicopters México, S.A. de C.V.</p> <p>AM Formación Interna S.A. de C.V.</p> <p>Asociación de Ingenieros en Aeronáutica, A.C.</p> <p>Asociación Mexicana de Escuelas e Instituciones Aeronáuticas y Aeroespaciales, A.C.</p> <p>Asociación Mexicana de Instituciones Aeronáuticas y Aeroespaciales, A.C.</p> <p><u>Centro de Entrenamiento en Aeronáutica ERA, S.C.</u></p> <p><u>Centro de Estudios Aeronáuticos Alas Doradas, S. de R. L. de C.V.</u></p>		<p>Aerovías de México, S.A. de C.V.</p> <p>Airbus Helicopters México, S.A. de C.V.</p> <p>AM Formación Interna S.A. de C.V.</p> <p>Asociación de Ingenieros en Aeronáutica, A.C.</p> <p>Asociación Mexicana de Instituciones Aeronáuticas y Aeroespaciales, A.C.</p> <p>Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México, A.C.</p> <p>Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, A.C.</p> <p>Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.</p> <p>Comisión Nacional del Agua.</p> <p>Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.</p> <p>Coordinación de Servicios Auxiliares a Contingencias y Emergencias del Gobierno del Estado de México.</p> <p>Corporativo en Aeronáutica IDAJEF, S.C.</p> <p>Entrenamiento Aéreo Especializado, S.C.</p> <p>Escuela de Vuelo Aeronacional, S.C.</p> <p>Estafeta Carga Aérea, S.A. de C.V.</p> <p>Flightstream VA Repair Station, S.A. de C.V.</p> <p>Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.</p> <p>Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.</p> <p>Instituto Aeronáutico del Noroeste, S.A. de C.V.</p> <p>Instituto Politécnico Nacional (U.P. ESIME Ticomán).</p> <p>Instituto Tecnológico de Aviación Comercial, A.C.</p> <p>José Gabriel Pérez Esquinca, S.A. de C.V.</p> <p>PABE-TAX, S.A. de C.V.</p> <p>Servicio Técnico Aéreo de México, S.A. de C.V.</p> <p>Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.</p> <p>Servicios Aéreos de la Fiscalía General de la República.</p> <p>Williams Montes Calva.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México, A.C.</p> <p>Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, A.C.</p> <p>Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.</p> <p><u>Comisión Nacional del Agua.</u></p> <p>Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.</p> <p><u>Coordinación de Servicios Auxiliares a Contingencias y Emergencias del Gobierno del Estado de México.</u></p> <p><u>Corporativo en Aeronáutica IDAJEF, S.C.</u></p> <p>Escuela de Aviación-Cinco de Mayo, S.A.</p> <p>Escuela de Aviación México, S.C.</p> <p>Escuela de Vuelo Aeronacional, S.C.</p> <p><u>Entrenamiento Aéreo Especializado, S.C.</u></p> <p><u>Estafeta Carga Aérea, S.A. de C.V.</u></p> <p><u>Flightstream VA Repair Station, S.A. de C.V.</u></p> <p>Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, A.C.</p> <p>Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.</p> <p>Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.</p> <p><u>Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V.</u></p> <p>Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.</p> <p>Personas y Paquetes por Aire, S.A. de C.V.</p> <p><u>Instituto Aeronáutico del Noroeste, S.A. de C.V.</u></p> <p><u>Instituto Politécnico Nacional (U.P. ESIME Ticomán).</u></p> <p><u>Instituto Tecnológico de Aviación Comercial, A.C.</u></p> <p>José Gabriel Pérez Esquinca, S.A. de C.V.</p> <p><u>PABE-TAX, S.A. de C.V.</u></p> <p>Servicio Técnico Aéreo de México, S.A. de C.V.</p> <p>Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.</p> <p><u>Servicios Aéreos de la Fiscalía General de la República.</u></p> <p>Soluciones Integrales en Aeronáutica y Desarrollo Empresarial, S.A. de C.V.</p> <p>Transportes Aeromar, S.A. de C.V.</p> <p>Williams Montes Calva.</p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	ÍNDICE	<p>ÍNDICE</p> <ol style="list-style-type: none"> Objetivo y campo de aplicación. Referencias. Definiciones y abreviaturas. Disposiciones generales. Sistema de Gestión de <u>la</u> Seguridad Operacional (SMS). Componentes y elementos del SMS. Convalidación del Sistema de Gestión de <u>la</u> Seguridad Operacional (SMS) para proveedor de servicio extranjero. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración. Bibliografía. Observancia de esta norma. De la evaluación de la conformidad. Vigencia. Transitorio. <p>Apéndice "A" Normativo, Contenido del Manual SMS.</p> <p>Apéndice "B" Normativo, Plan de Implementación del SMS.</p>	<p>Aceptado</p> <p>Se realiza corrección gramática.</p> <p>Se elimina el numeral 13.</p>	<p>ÍNDICE</p> <ol style="list-style-type: none"> Objetivo y campo de aplicación. Referencias. Definiciones y abreviaturas. Disposiciones generales. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Componentes y elementos del SMS. Convalidación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para proveedor de servicio extranjero. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración. Bibliografía. Observancia de esta norma. De la evaluación de la conformidad. Vigencia. <p>Apéndice "A" Normativo, Contenido del Manual SMS.</p> <p>Apéndice "B" Normativo, Plan de Implementación del SMS.</p>
AFAC AMEIA CANAERO	1.	<p>1. Objetivo y campo de aplicación.</p> <p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer las especificaciones del Sistema de Gestión de <u>la</u> Seguridad Operacional para los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias de transporte aéreo de servicios al público, a laes concesionarios y permisionarios aeroportuarios personas concesionarias, asignatarias y permisionarias aeroportuarias, el al organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el al órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, a las organizaciones responsables del diseño de tipo, a los responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, a los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación, capacitación y adiestramiento que estén expuestos a riesgos de Seguridad Operacional relacionados con la operación de aeronaves al prestar sus servicios a las instituciones educativas que estén expuestas a riesgos de seguridad</p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se realiza corrección gramatical y se adecua la redacción por el uso del lenguaje inclusivo conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023, respecto a los operadores aéreos de aeronaves en operaciones internacionales con aviones grandes o de turboreactor se contempla en el campo de aplicación.</p>	<p>1. Objetivo y campo de aplicación.</p> <p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias de transporte aéreo de servicios al público, las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias aeroportuarias, al organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, al órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a los permisionarios de talleres aeronáuticos, a las organizaciones responsables del diseño de tipo, a los responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, a los prestadores de servicios de tránsito aéreo, a las instituciones educativas que estén expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con la operación de aeronaves al prestar sus servicios y a los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>operacional relacionados con la operación de aeronaves al prestar sus servicios y a los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares que cumplan con los requisitos establecidos a fin de mantener los niveles de seguridad señalados en la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Por redacción, eliminar varias comas, clarificar primero el objetivo y luego establecer el campo de aplicación, adecuar la integración de las diferentes personas a quien les aplica, eliminar a "los prestadores de servicios de tránsito aéreo" ya que se duplica el requerimiento al mencionar a SENEAM aunado a que solo ese Órgano es quien debe proporcionar el servicio según el RLAC, unificar los nombres de las personas a quienes les aplica según el Anexo 19, indicar correctamente el nombre de SMS, clarificar a que requisitos se refiere la parte final del párrafo, además de que no se señalan los niveles de seguridad que refiere, eliminar la parte final del texto y delimitar la aplicación en cada ámbito de competencia, por lo que se sugiere corregir el Objetivo y campo de aplicación para quedar como: "El objeto de la presente Norma Oficial Mexicana es establecer las especificaciones y los requerimientos a cumplir para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional aplicable a los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio de servicio al público, a los operadores aéreos de aeronaves en operaciones internacionales con aviones grandes o de turboreactor de conformidad con el Anexo 6, Parte II, Sección 3, así como operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares, a los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, al organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, al órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a los permisionarios de talleres aeronáuticos, a las organizaciones responsables del diseño de tipo de aeronaves, motores o hélices, a las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices y a los centros de formación, capacitación y adiestramiento, todos ellos expuestos a riesgos de Seguridad Operacional relacionados con la operación de sus aeronaves o al prestar sus servicios en el ámbito de su competencia, como corresponda para cada uno." [Sic.]</u></p>		


PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (CANAERO)</p> <p><i>Se propone homologar la redacción resaltada en amarillo del objetivo en la página 3, por la que está que en la página 1 del proyecto:</i></p> <p><u>NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-064-SCT3-2021, QUE ESTABLECE LAS ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)</u></p> <p>PREFACIO</p> <p><i>La Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos establecen las atribuciones que tiene la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en materia de aviación civil y aeroportuaria, entre las cuales se encuentra la de expedir las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones administrativas.</i></p> <p><i>La Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deben adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, para lo cual atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la facultad</i></p> <p><i>de exigir a los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, a los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo, responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares que cumplan con los requisitos establecidos a fin de mantener los niveles de seguridad señalados.</i></p> <p>Se propone agregar en el alcance del Proyecto de la NOM a los Ground Handlers.</p> <p><i>Se propone establecer dentro del Proyecto de NOM-064 el uso de Unidades de Verificación para agilizar la implementación y certificación del SMS. [Sic.]</i></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	2.	<p>2. Referencias. NOM-008-SCT3-2002, Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial; o la que la sustituya.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>La NOM debe cumplir con el contenido mínimo que señala el artículo 34 de la LIC, por lo que el numeral 2 de Referencias debe ser eliminado, tomando en consideración además lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, en vigor. Cabe aclarar que la NOM que se refiere en este numeral no cumple con el objeto de la sección, de acuerdo con lo señalado en la NMX-Z-013 y/o la LIC. En su caso cambiar por el texto íntegro del numeral 2 de la Norma Oficial Mexicana NOM- 064-SCT3-2012 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 2013. [Sic.]</u></p>	<p>No Aceptado Se señala que la norma cumple con lo establecido en el art. 34 de la LIC, por otra parte, el AIR, se está realizando de conformidad a la Ley de Mejora Regulatoria. De conformidad a la Norma Mexicana NMX-Z-013-SCFI-2015, que lleva por título "Guía para la estructuración y redacción de Normas" es de referencia y de aplicación voluntaria.</p>	No aplica.
AMEIA	3.	<p>3. Definiciones y abreviaturas. Para los efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas:</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Hacer una revisión completa de esta sección, ya que existen definiciones que difieren en el contenido de la NOM, como es el caso de "Análisis de la Seguridad Operacional", entre otras, por mencionar un ejemplo. Revisar y corregir las definiciones conforme a las actualmente señaladas en la LAC y el RLAC, con motivo de su reciente modificación a estas Disposiciones y considerando además el comentario "Sin correlativo 3°" y "Sin correlativo 5°" incluidos al principio de esta tabla; tal es el caso de la diferencia en la definición de "Autoridad Aeronáutica", entre otras. Eliminar definiciones que no se usan en el contenido de la NOM, tal es el caso de las definiciones de "Error", "OACI" y "Vigilancia de la Seguridad Operacional", entre otras. Solamente hay una abreviatura que está incluida dentro de la propia definición, pero es conveniente incluir una sección de abreviaturas e integrar aquellas que la OACI y lo proveedores de servicios actualmente manejan e identifican tales como, ERP, SPI, SPT, JCSO, GASO, entre otras; se sugiere revisar el Anexo 19 y el Doc. 9859 en las secciones correspondientes de definiciones y abreviaturas. Asimismo, se sugiere utilizar los acrónimos de la OACI, como es el caso de SRB y SAG, entre otros. [Sic.]</u></p>	<p>No Aceptado Todas las definiciones incluidas dentro de este numeral se consideran necesarias para el Sistema del proveedor de servicios. Las abreviaturas propuestas, son empleadas en el Doc. 9859, mismo que sirve de orientación. Las abreviaturas señaladas se encuentran en idioma inglés, al incluir abreviaturas específicas en la norma limitaría el uso de estas en los distintos proveedores de servicio.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
GAP	3.2	<p>3.2 Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de esta contra la superficie de la tierra.</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere adecuar la definición de "Aeronave" a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil publicada en la gaceta parlamentaria del pasado 15 de diciembre de 2022 (número 6176-IX) o en su caso a aquella que resulte aprobada. [Sic.]</u></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se adecua la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.</p>	<p>3.2. Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las de esta contra la superficie de la tierra.</p>
AFAC ASUR GAP	3.3	<p>3.3 Aeropuerto: Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, y del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial, servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular.</p> <p>Comentario (ASUR)</p> <p><u>Nivel Aceptable del rendimiento en materia de Seguridad Operacional: Nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional establecido por la Secretaría para la aviación civil en México, definido en el programa estatal de seguridad operacional, expresado en términos de objetivos, metas e indicadores de rendimiento. "El Texto propuesto es con base a la definición del documento 9859 de OACI Manual de gestión de la seguridad operacional, Cuarta edición 2018, que indica que el Nivel de rendimiento corresponde al establecido en el SSP del Estado, en toda su industria e instituir un plan de aplicabilidad del SMS que tenga la mayor probabilidad de alcanzar los objetivos de seguridad operacional del Estado.</u></p> <p><u>El Texto original, implica que la SICT establecerá un Nivel mínimo de rendimiento único en materia de seguridad operacional para todas las organizaciones dentro del alcance de la NOM, y se contrapone al punto 4.2, que indica que todo proveedor de servicio debe implementar y mantener un SMS acorde a su tamaño o dimensión, naturaleza y/o complejidad de las operaciones o actividades aéreas que lleven a cabo.</u></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se adecua la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.</p>	<p>3.3. Aeropuerto: Aeródromo civil de servicio público con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular y no regular, así como de servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Al complementar la definición con el Texto propuesto, se ajusta al Manual de OACI, y el nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional de cada organización se establecerá de acuerdo a los criterios fundamentados de cada organización. De lo contrario, si se establece un nivel de rendimiento único, las organizaciones se enfrentarían a cumplir un nivel de rendimiento que está fuera de sus capacidades o posibilidades." [Sic.]</u></p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere adecuar la definición de "Aeropuerto" a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil publicada en la gaceta parlamentaria del pasado 15 de diciembre de 2022 (número 6176-IX) o en su caso a aquella que resulte aprobada. [Sic.]</u></p>		
AFAC	3.4	<p>3.4. Agencia Federal de Aviación Civil: Órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con autonomía técnica, operativa y administrativa, Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano.</p>	<p>Aceptado</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre los numerales del 3.4 hasta 3.8.</p>	<p>3.4. Agencia Federal de Aviación Civil: Órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con autonomía técnica, operativa y administrativa, Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano.</p>
GAP	3.5	<p>3.5.4. Análisis del Ffaltante: Análisis de las estructuras de Seguridad Operacional existentes dentro de la organización, que consiste en determinar qué componentes o elementos del SMS ya se encuentran incorporados y funcionando dentro de ésta, así como cuáles componentes o elementos requieren ser agregados, realineados o modificados, <u>estos deberán ser abordados dentro del Plan de Implementación SMS para la implementación de cada fase de su SMS definiendo las acciones necesarias para implementar un SMS funcional y eficaz.</u></p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>"3.4. Análisis del Ffaltante: Análisis de las estructuras de Seguridad Operacional existentes dentro de la organización, que consiste en determinar qué componentes o elementos del SMS ya se encuentran incorporados y funcionando dentro de ésta, así como cuáles componentes o elementos requieren ser agregados, realineados o modificados, estos deberán ser abordados dentro del Plan de Implementación SMS</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente conforme al comentario y al numeral 9.7.7.1 del Doc. 9859 de la 4ta Ed.</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre los numerales del 3.4 hasta 3.8.</p>	<p>3.5. Análisis del faltante: Análisis de las estructuras de Seguridad Operacional existentes dentro de la organización, que consiste en determinar qué componentes o elementos del SMS ya se encuentran incorporados y funcionando dentro de ésta, así como cuáles componentes o elementos requieren ser agregados, realineados o modificados, definiendo las acciones necesarias para implementar un SMS funcional y eficaz.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>para la implementación de cada fase de su SMS." En la 4° Ed. del Doc. 9859 se utiliza el término "Análisis de brechas", sin embargo, consideramos adecuado dejarlo mencionado únicamente entre paréntesis en el término: "3.4 Análisis del Faltante (Análisis de brechas)", de igual forma, sustituir el texto marcado en amarillo por la última oración del numeral 9.7.7.1. "El análisis del [faltante] identifica las brechas que deberían abordarse en un plan de implementación SMS que defina las acciones necesarias para implementar un SMS plenamente funcional y eficaz." [Sic.]</i>		
GAP	3.6	<p>3.5.6. Análisis de la Seguridad Operacional: Proceso de aplicar técnicas estadísticas o analíticas para verificar, examinar, describir, transformar, condensar, evaluar y visualizar los datos y la información sobre Seguridad Operacional a efectos de descubrir información útil, sugerir conclusiones y apoyar la toma de decisiones basada en datos.</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><i>Sin referencia en el PROY-NOM-064-SCT3-2021.</i></p> <p><i>Derivado a la mención de los análisis descriptivo, inferencial y proactivo en el Apéndice "A" Normativo numeral A4 inciso k) Sección 6 cuarta viñeta del PROY-NOM-064-SCT3-2021 y a los numerales 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3 de la 4° Ed. del Doc. 9859, sugerimos incluir la definición de estos tipos de análisis de acuerdo con lo señalado en el documento de OACI.</i></p> <p><i>La redacción propuesta sería la siguiente:</i></p> <p><i>- "Análisis descriptivo: tipo de análisis estadístico que permite presentar y visualizar datos en una forma que tiene más sentido, permitiendo una interpretación más sencilla de los mismos, el cual puede ser la base inicial para describir datos como parte de un análisis estadístico más amplio o suficientes por sí mismos para una investigación particular."</i></p> <p><i>- "Análisis inferencial: tipo de análisis estadístico que permite identificar correlaciones, correspondencias, similitudes o diferencias para llegar a conclusiones con base en una muestra de datos."; y</i></p> <p><i>- "Análisis Predictivo: Análisis que extrae información a partir de datos históricos y actuales a efectos de predecir tendencias y patrones de comportamiento." [Sic.]</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Derivado que la presente norma aplica a los diferentes proveedores de servicios por lo que al incluir estos tres análisis se limitaría a emplear otros tipos de análisis, como lo describe el numeral 6.1.5 del Doc. 9859 de la 4ta Ed.</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre los numerales del 3.4 hasta 3.8.</p>	<p>3.6. Análisis de la Seguridad Operacional: Proceso de aplicar técnicas estadísticas o analíticas para verificar, examinar, describir, transformar, condensar, evaluar y visualizar los datos y la información sobre Seguridad Operacional a efectos de descubrir información útil, sugerir conclusiones y apoyar la toma de decisiones basada en datos.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC GAP	3.7	<p>3.7. Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través del órgano administrativo descentrado denominado Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Auditorías de Seguridad Operacional: Método de supervisión para asegurar el cumplimiento de reglamentos, políticas, procesos y procedimientos, así como la evaluación de la eficacia de los controles de riesgo y de las medidas correctivas establecidos en el marco del SMS.</p> <p>Comentario (GAP) <i>Se sugiere cambiar el término "Autoridad Aeronáutica" por "Autoridad de Aviación Civil" a fin de homologarlo a lo mencionado en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil publicada en la gaceta parlamentaria del pasado 15 de diciembre de 2022 (número 6176-IX) o en su caso a aquella que resulte aprobada.</i> <i>De aceptarse la sugerencia, aplicar este cambio a lo largo del documento en donde aparezca el término "Autoridad Aeronáutica". [Sic.]</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre los numerales del 3.4 hasta 3.8.</p>	<p>3.7. Auditorías de Seguridad Operacional: Método de supervisión para asegurar el cumplimiento de reglamentos, políticas, procesos y procedimientos, así como la evaluación de la eficacia de los controles de riesgo y de las medidas correctivas establecidos en el marco del SMS.</p>
AFAC	3.8	<p>3.8. Concesionari : Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría; o una concesión para la explotación, administración, operación y en su caso construcción de aeropuertos.</p>	<p>Aceptado Se realiza corrección gramatical y se adecua la redacción por el uso del lenguaje inclusivo conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.</p>	<p>3.8. Concesionaria: Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría; o una concesión para la explotación, administración, operación y en su caso construcción de aeropuertos.</p>
GAP	3.9	<p>3.9. Consecuencia: El posible resultado de un peligro.</p> <p>Comentario (GAP) <i>Considerar el concepto de consecuencia que viene en el numeral 2.5.2.3 de la 4° Ed. del Doc. 9859. [Sic.]</i></p>	<p>No Aceptado En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; se identificó que la redacción propuesta mantiene el mismo sentido que la definición establecida en el numeral 3.9 del proyecto de NOM.</p>	<p>No aplica.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	3.11	3.11. Disposición aplicable: Todos los ordenamientos jurídicos aplicables, de carácter general o especial, relativas al subsector aeronáutico, establecidas en convenios internacionales, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, cartas de política, circulares obligatorias, cartas de asesoramiento u otras reglas emitidas por la <u>Autoridad Aeronáutica Agencia Federal de Aviación Civil.</u>	Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.	3.11. Disposición aplicable: Todos los ordenamientos jurídicos aplicables, de carácter general o especial, relativas al subsector aeronáutico, establecidas en convenios internacionales, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, cartas de política, circulares obligatorias, cartas de asesoramiento u otras reglas emitidas por la Agencia Federal de Aviación Civil.
AFAC GAP	3.12	3.12. Ejecutivo Responsable: Persona única e identificable que acredite representación jurídica suficiente, mediante instrumento idóneo, para la toma de decisiones en los recursos financieros, humanos para el funcionamiento seguro de la operación que es responsable del rendimiento eficaz y eficiente del SMS del proveedor de servicio. Comentario (GAP) <i>Considerar el concepto de Ejecutivo Responsable que viene en el numeral 9.3.5.1 de la 4° Ed. del Doc. 9859. [Sic.]</i>	Parcialmente Aceptado Se complementa la definición y se adecua conforme al numeral 9.3.5.1 del Doc. 9859 de la 4ta Ed.	3.12. Ejecutivo Responsable: Persona única e identificable que acredite representación jurídica suficiente, mediante instrumento idóneo, para la toma de decisiones en los recursos financieros, humanos para el funcionamiento seguro de la operación que es responsable del rendimiento eficaz y eficiente del SMS del proveedor de servicio.
GAP	3.20	3.20. Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones <u>Seguridad Operacional.</u> Comentario (GAP) <i>Se sugiere adecuar la definición de "Incidente" a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil publicada en la gaceta parlamentaria del pasado 15 de diciembre de 2022 (número 6176-IX) o en su caso a aquella que resulte aprobada. [Sic.]</i>	Aceptado Se adecua la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.	3.20. Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la Seguridad Operacional.
GAP	3.22	3.22. Indicadores avanzados: Los indicadores avanzados miden procesos e insumos que se implementan para mejorar o mantener la Seguridad Operacional. Comentario (GAP) <i>Analizando el contexto completo de la sección "Indicadores de resultados (lagging, en inglés) y avanzados (leading, en inglés)" de la versión en inglés del Doc. 9859 4° Ed., se recomienda que se denominen estos indicadores como "Indicadores proactivos", ya que como se puede identificar, son los que monitorean y miden condiciones que tienen el potencial para conducir o contribuir a un resultado (consecuencia) específico (es decir, lo que aún no sucede):</i>	No Aceptado En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; se mantiene el termino actual, derivado a que la industria actualmente lo implementa conforme está establecido en el numeral 4.3 del Doc. 9859.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>“4.3.1.4 The two most common categories used by States and service providers to classify their SPIs are lagging and leading. Lagging SPIs measure events that have already occurred. They are also referred to as “outcome-based SPIs” and are normally (but not always) the negative outcome the organization is aiming to avoid. Leading SPIs measure processes and inputs being implemented to improve or maintain safety. These are also known as “activity or process SPIs” as they monitor and measure conditions that have the potential to lead to or contribute to a specific outcome.”</u></p> <p><u>Es importante que las traducciones no se hagan de forma literal sino comprendiendo el contexto y sobre todo cuidando que estos nuevos conceptos no generen confusión entre la comunidad que aplicará los criterios, lo que redundará en una mejor aceptación y aplicación de los mismos.</u></p> <p><u>En caso de estar de acuerdo, se sugiere la siguiente definición (Texto propuesto) [Sic.]</u></p>		
GAP	3.23	<p>3.23. Indicadores de resultados: Los indicadores de resultados miden los resultados de Seguridad Operacional, pueden medir la efectividad de las medidas de mitigación de la Seguridad Operacional.</p> <p><u>Comentario (GAP)</u></p> <p><u>Analizando el contexto completo de la sección “Indicadores de resultados (lagging, en inglés) y avanzados (leading, en inglés)” de la versión en inglés del Doc. 9859 4° Ed., se recomienda que se denominen estos indicadores como “Indicadores reactivos”, ya que como se puede identificar, miden los eventos que ya sucedieron, es decir, reactivos:</u></p> <p><u>“4.3.1.4 The two most common categories used by States and service providers to classify their SPIs are lagging and leading. Lagging SPIs measure events that have already occurred. They are also referred to as “outcome-based SPIs” and are normally (but not always) the negative outcome the organization is aiming to avoid. Leading SPIs...”</u></p> <p><u>De esta manera, esta nueva clasificación hace sentido al utilizar conceptos con los que ya está familiarizados la comunidad. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>En apego a la evaluación de la conformidad del proyecto de NOM en cuestión; se mantiene el término actual, derivado a que la industria actualmente lo implementa conforme está establecido en el numeral 4.3 del Doc. 9859.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	3.29	3.29. Meta de Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional: La meta proyectada o prevista por la Autoridad Aeronáutica <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> o por el proveedor de servicio para un indicador de rendimiento en materia de Seguridad Operacional, en un período de tiempo determinado, que coincide con los objetivos de Seguridad Operacional.	Aceptado Se remplace el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil y se realiza corrección gramática.	3.29. Meta de Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional: La meta proyectada o prevista por la Agencia Federal de Aviación Civil o por el proveedor de servicio para un indicador de rendimiento en materia de Seguridad Operacional, en un período de tiempo determinado, que coincide con los objetivos de Seguridad Operacional.
AFAC	3.30	3.30. Método Proactivo: Esta metodología involucra Metodología para la identificación de peligros que consiste en el acopio de datos de seguridad de sucesos de consecuencias más leves o de rendimiento de procesos y el análisis de la información de Seguridad Operacional o de la frecuencia de los sucesos para determinar si un peligro podría conducir a un accidente o incidente.	Aceptado Se realiza la adecuación correspondiente homologando con el numeral 3.31 del presente proyecto de NOM.	3.30. Método Proactivo: Metodología para la identificación de peligros que consiste en el acopio de datos de seguridad de sucesos de consecuencias más leves o de rendimiento de procesos y el análisis de la información de Seguridad Operacional o de la frecuencia de los sucesos para determinar si un peligro podría conducir a un accidente o incidente.
GAP	3.31	3.31. Método Reactivo: Esta metodología involucra Metodología para la identificación de peligros que consiste en el análisis de los acontecimientos que ya ocurrieron, tales como incidentes y accidentes. Comentario (GAP) <i>Se sugiere adecuar la definición de Método Reactivo conforme a lo señalado en el numeral 2.5.2.10 del Doc. 9859 4ª Ed. [Sic].</i>	Parcialmente Aceptado Se realiza la adecuación correspondiente.	3.31. Método Reactivo: Metodología para la identificación de peligros que consiste en el análisis de los acontecimientos que ya ocurrieron, tales como incidentes y accidentes.
AFAC	3.33	3.33. Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional: Nivel mínimo de rendimiento en materia de s Seguridad e Operacional establecido por la Agencia Federal de Aviación Civil , Secretaría , <u>definido en el programa estatal de Seguridad Operacional</u> , expresado en términos de objetivos, metas e indicadores de rendimiento.	Aceptado Se remplace el término "Secretaría" numeral 3.49 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se enriquece con base en la definición "Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP)" del Doc. 9859 4ta Ed.	3.33. Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional: Nivel de rendimiento en materia de Seguridad Operacional establecido por la Agencia Federal de Aviación Civil, definido en el programa estatal de Seguridad Operacional, expresado en términos de objetivos, metas e indicadores de rendimiento.
AFAC	3.37	3.37. Permissionario: Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjera, a la que la Agencia Federal de Aviación Civil <u>Autoridad Aeronáutica</u> otorga un permiso para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular o privado comercial; asimismo, es la persona moral o física a la que la Agencia Federal de Aviación Civil <u>Autoridad Aeronáutica</u> otorga un permiso para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos; o aquella persona moral o física, para el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento.	Aceptado Se adecua la definición conforme a la redacción presentada y se realiza corrección gramatical y se adecua la redacción por el uso del lenguaje inclusivo conforme a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.	3.37. Permissionaria: Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjera, a la que la Agencia Federal de Aviación Civil otorga un permiso para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular o privado comercial; asimismo, es la persona moral o física a la que la Agencia Federal de Aviación Civil otorga un permiso para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos; o aquella persona moral o física, para el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC GAP	3.40	<p>3.40. Plan de Garantía: Determina las medidas de seguimiento que sean necesarias. Se habrá de considerar la forma en que se comunicará el cambio y si se requieren actividades adicionales (como auditorías) durante o después del mismo.</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere adecuar la definición conforme a una correcta traducción de lo señalado en el numeral 9.5.5.7 del Doc. 9859 4ªEd. en su versión en inglés, pues el concepto es "Assurance Plan", lo cual se traduce de mejor forma como "Plan de Aseguramiento".</u></p> <p><u>Se sugiere utilizar la siguiente propuesta de redacción:</u></p> <p><u>"Plan de aseguramiento de la Gestión del Cambio: Plan que determina las medidas de seguimiento que sean necesarias para el proceso de la Gestión del Cambio."</u></p> <p><u>[Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el termino actual, derivado al acuerdo VII de la minuta 06-02/22.</p>	No aplica.
AFAC	3.46	<p>3.46. Revocación: El acto administrativo mediante el cual se deja sin efectos el certificado SMS de un proveedor de servicio cuando se incumpla con las condiciones establecidas en el certificado SMS, en el propio sistema y en las disposiciones jurídicas aplicables.</p>	<p>Aceptado</p> <p>Se incluye la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023, así como al comentario del numeral 11.9.3 del presente Anteproyecto NOM-064-SCT3-2021.</p> <p>Por lo que se ajustan los consecutivos de los numerales del 3.47 al 3.55.</p>	<p>3.46. Revocación: El acto administrativo mediante el cual se deja sin efectos el certificado SMS de un proveedor de servicio cuando se incumpla con las condiciones establecidas en el certificado SMS, en el propio sistema y en las disposiciones jurídicas aplicables.</p>
	Del 3.47 al 3.50	<p>3.47 Riesgo de Seguridad Operacional: La probabilidad y la gravedad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.</p> <p>3.4748. Riesgo Residual: El grado de riesgo de Seguridad Operacional que permanece después de la implementación de la mitigación inicial y que pueda requerir medidas adicionales de control de riesgos.</p>	Se reenumeran numerales	<p>3.47 Riesgo de Seguridad Operacional: La probabilidad y la gravedad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.</p> <p>3.48. Riesgo Residual: El grado de riesgo de Seguridad Operacional que permanece después de la implementación de la mitigación inicial y que pueda requerir medidas adicionales de control de riesgos.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>3.4849. Secretaría: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>3.4950. Seguridad Operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.</p>		<p>3.49. Secretaría: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>3.50. Seguridad Operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.</p>
AFAC	3.51	<p>3.501. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System): Enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad Operacional que incluye las estructuras orgánicas, la rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.</p>	<p>Aceptado Se realiza corrección gramatical y se ajustan los numerales consecutivos.</p>	<p>3.51. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System): Enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad Operacional que incluye las estructuras orgánicas, la rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.</p>
AFAC CANAERO GAP Grupo Aeroméxico	3.52	<p>3.524. Simulacro de Gabinete: Ejercicio que se realiza para evaluar la eficiencia de los procedimientos descritos en el Plan de Respuesta a la Emergencia, que incluye la simulación de un evento para probar la habilidad del proveedor de servicio para atender una situación teórica de una emergencia. Usualmente se presenta en formato escrito, un evento hipotético con una serie de preguntas, buscando que los participantes encuentren garantizar la delegación de autoridad, la asignación de responsabilidades, la pertinencia de los procedimientos documentados, la continuidad de las respuestas operaciones y tomen la mejor decisión, para promover la coordinación entre las áreas del proveedor de servicio partes involucradas.</p> <p>Comentario (CANAERO) <i>Se propone eliminar la siguiente línea: Dicho simulacro se aplicará cuando haya un cambio, modificación y/o eliminación de un proceso crítico.</i> <i>Se propone agregar: Este tipo de simulacros podrá realizarse de manera parcial o total, dependiendo de la parte del Plan de Respuesta a la Emergencia que se pretende probar. [Sic].</i></p> <p>Comentario (GAP) <i>Tomando como referencia lo señalado en el numeral 13.3 del del Doc. 9137 Parte 7, sugerimos la siguiente redacción para la definición de simulacro de gabinete: "Ejercicio sencillo que busca probar las condiciones de integración y de la capacidad de los recursos para enfrentarse a una emergencia por parte del proveedor de servicio, sin necesidad de incurrir en gastos ni en la perturbación de los servicios. [Sic].</i></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <i>Agrega que este tipo de ejercicios pudieran realizarse de manera parcial o total dependiendo de las necesidades y del operador. [Sic].</i></p>	<p>Aceptado Se realizó una votación por parte del Grupo de Trabajo de Seguridad Aérea (SMS) realizando los cambios acordados.</p>	<p>3.52. Simulacro de Gabinete: Ejercicio que se realiza para evaluar la eficiencia de los procedimientos descritos en el Plan de Respuesta a la Emergencia, que incluye la simulación teórica de una emergencia con el fin de garantizar la delegación de autoridad, la asignación de responsabilidades, la pertinencia de los procedimientos documentados, la continuidad de las operaciones y la coordinación entre las partes involucradas.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC CANAERO GAP Grupo Aeroméxico	3.53	<p>3.532. Simulacro a Escala Real: Ejercicio que pretende probar evaluar la efectividad del de las <u>funciones, responsabilidades y procedimientos contenidos en el Plan de Respuesta a la Emergencia mediante la simulación de un evento una emergencia tan realista como sea posible siguiendo una secuencia cronológica. Dicho que comprenda el despliegue de recursos humanos, de infraestructura y de equipo (Salas de Crisis, Hangares, Aeropuertos, Personal, etc.), del proveedor de servicio siguiendo la ejecución práctica de las acciones establecidas en un simulacro considera la utilización de infraestructura y recursos del proveedor de servicio (Salas de Crisis, Hangares, aeropuertos, etc.) y haciendo uso del equipo, personal y procedimientos contenidos en el Plan de Respuesta a la Emergencia que se utilizarían en una situación real de gabinete.</u></p> <p>Comentario (CANAERO) <i>Se propone agregar: Este tipo de simulacros podrá realizarse de manera parcial o total, dependiendo de la parte del Plan de Respuesta a la Emergencia que se pretende probar. [Sic].</i></p> <p>Comentario (GAP) <i>Derivado de la definición que se da al termino "Evento" en el numeral 3.14, se sugiere cambiar a este por la palabra "emergencia", quedando la redacción de la siguiente forma: "Ejercicio que pretende probar la efectividad del Plan de Respuesta a la Emergencia mediante la simulación de una emergencia tan realista como sea posible [...]". [Sic].</i></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <i>Agrega que este tipo de ejercicios pudieran realizarse de manera parcial o total dependiendo de las necesidades del operador [Sic].</i></p>	<p>Aceptado Se realizó una votación por parte del Grupo de Trabajo de Seguridad Aérea (SMS) realizando los cambios acordados.</p>	<p>3.53. Simulacro a Escala Real: Ejercicio que pretende evaluar la efectividad de las funciones, responsabilidades y procedimientos contenidos en el Plan de Respuesta a la Emergencia mediante la simulación de una emergencia tan realista como sea posible siguiendo una secuencia cronológica que comprenda el despliegue de recursos humanos, de infraestructura y de equipo (Salas de Crisis, Hangares, Aeropuertos, Personal, etc.), del proveedor de servicio siguiendo la ejecución práctica de las acciones establecidas en un simulacro de gabinete.</p>
AFAC	3.54	<p>3.543. Supervisión: Actividades mediante las cuales la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica se asegura activamente, mediante la realización de inspecciones y otras actividades de vigilancia, de que los proveedores de servicio sigan satisfaciendo los requisitos establecidos y operen con el nivel de competencia y Seguridad Operacional requeridos por la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u>. Autoridad Aeronáutica.</p>	<p>Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre numeral.</p>	<p>3.54. Supervisión: Actividades mediante las cuales la Agencia Federal de Aviación Civil se asegura activamente, mediante la realización de inspecciones y otras actividades de vigilancia, de que los proveedores de servicio sigan satisfaciendo los requisitos establecidos y operen con el nivel de competencia y Seguridad Operacional requeridos por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	3.55	3.55. Suspensión: El acto administrativo mediante el cual se interrumpen los efectos del certificado SMS de un proveedor de servicio cuando se incumpla con las condiciones establecidas en el certificado SMS, en el propio sistema y en las disposiciones jurídicas aplicables.	Aceptado Se incluye la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023, así como al comentario del numeral 11.9.2 del presente Anteproyecto NOM-064-SCT3-2021. Por lo que se ajustan los consecutivos de los numerales del 3.48 al 3.57	3.55. Suspensión: El acto administrativo mediante el cual se interrumpen los efectos del certificado SMS de un proveedor de servicio cuando se incumpla con las condiciones establecidas en el certificado SMS, en el propio sistema y en las disposiciones jurídicas aplicables. 3.56. Titular del Área de Seguridad Operacional: Es aquella persona identificable, responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización.
	3.56	3.5456. Titular del Área de Seguridad Operacional: Es aquella persona identificable, responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización.	Se renumera numeral.	3.56. Titular del Área de Seguridad Operacional: Es aquella persona identificable, responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización.
AFAC	3.57	3.575. Vigilancia de la Seguridad Operacional: Función realizada por la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica a través de visitas de inspección y/o verificación para asegurar que las personas y organismos que desempeñan actividades de aviación cumplan con las leyes y reglamentos nacionales relativos a la Seguridad Operacional.	Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, y se recorre numeral.	3.57. Vigilancia de la Seguridad Operacional: Función realizada por la Agencia Federal de Aviación Civil a través de visitas de inspección y/o verificación para asegurar que las personas y organismos que desempeñan actividades de aviación cumplan con las leyes y reglamentos nacionales relativos a la Seguridad Operacional.
AMEIA	4.2	4.2. El proveedor de servicio debe implementar y mantener dentro de su organización un SMS que sea apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y/o complejidad de la(s) operación(es) o actividad(es) aérea(s) que lleve(n) a cabo, así como a los peligros y riesgos de Seguridad Operacional relacionados con dichas operaciones o actividades aéreas. Comentario (AMEIA) <i>Se debe eliminar el texto "así como a los peligros y riesgos de Seguridad Operacional relacionados con dichas operaciones o actividades aéreas" ya que no existe relación alguna con la redacción inicial que pretende este requerimiento. Aunado a lo anterior el tamaño y complejidad no tiene relación alguna con esta última parte, en la que pareciera que se hablara de una relación directa de tamaños de peligros en función de tamaños de empresas o de sus operaciones. El Anexo 19 y el Doc. 9859 no integran una redacción similar como la que se pretende señalar en este numeral al mencionar los peligros y riesgos en su última parte. [Sic].</i>	No Aceptado Se mantiene la redacción de la propuesta del proyecto de NOM, lo anterior debido a que el argumento es a percepción.	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	4.3	<p>4.3. Durante el proceso de obtención y renovación del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) ante la Dirección de Aviación de la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica, el proveedor de servicio debe presentar el oficio de aprobación de alguna de las fases del SMS de forma progresiva, con base en los tiempos establecidos en el Plan de Implementación.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Se sugiere eliminar este requerimiento, toda vez que la NOM solo debe establecer los requisitos y especificaciones del SMS y no puede ser extensiva a otros requerimientos de otras Leyes Reglamentos o NOMs. No es claro el requerimiento en el que se señala la "... aprobación de alguna de las fases del SMS de forma progresiva, con base ...", considerando que el cumplimiento de las fases no puede realizarse en un avance o cumplimiento gradual. ¿Qué o cuál documento es el que se obtendrá de parte de la AFAC de una aprobación de alguna de las fases del SMS de forma progresiva? En su caso se sugiere modificar la LAC, su Reglamento y demás disposiciones aplicables para la Obtención de un AOC.</i></p> <p><i>Se sugiere eliminar este requerimiento, toda vez que la OACI no prevé en el Anexo 19 ni en el Doc. 9859 un periodo de cumplimiento para la implementación total del SMS. De igual forma la LAC y su Reglamento tampoco prevén un periodo de cumplimiento. El Documento 9859 en su segunda edición de 2009, preveía: "8.9.4 Una vez completado, la administración superior debe endosar el plan de implantación del SMS. La duración típica de la implantación de un SMS es de uno a cuatro años." El Documento 9859 en su tercera edición de 2013, señalaba: "5.4.4.3 la completa implementación de todos los componentes y elementos del marco de trabajo del SMS puede demorar hasta cinco años, según la madurez y complejidad de la organización." La última edición del Documento 9859 del año 2018 señala: "El Estado como el proveedor de servicios deberían reconocer que el logro de un SMS eficaz puede insumir varios años". Asimismo, es importante tomar en consideración los periodos de maduración, implementación total y efectiva de un SMS que la OACI señala y que en la experiencia se tiene al</i></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se realiza la modificación, derivado que dentro del Art. 88 Bis de la LAC ya se cuenta con el mecanismo para impulsar la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><i>respecto, lo cual no depende de un trámite o de un periodo de tiempo específico; aunado a lo anterior, se requiere que las bases de datos integren la suficiente información para poder tener confiabilidad de ellas y que las proyecciones y tendencias que emanen de los datos analizados sean fiables y realistas, esto solo por mencionar un ejemplo y previendo que el plan puede ser revisado y/o actualizado.</i></p> <p><i>En su caso, el proveedor de servicio, con base en la experiencia sobre el conocimiento de su organización, de sus operaciones y de las necesidades para la implementación del SMS deberá determinar el periodo de cumplimiento, por lo que se deberá señalar una disposición la cual indique que será este proveedor el responsable de determinar cuál será el tiempo idóneo que le tomará la implementación del SMS. [Sic].</i></p>		
AFAC	5	5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).	<p>Aceptado</p> <p>Se realiza corrección gramatical.</p>	5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
AMEIA	5.1	<p>5.1. El SMS que el proveedor de servicio implemente en su organización debe considerar los siguientes puntos:</p> <p>a) Identificar los peligros de Seguridad Operacional, evaluar y mitigar los riesgos relacionados.</p> <p>b) Asegurar que se apliquen las medidas de mitigación necesarias para mantener un nivel aceptable de Seguridad Operacional.</p> <p>c) Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de Seguridad Operacional logrado; y</p> <p>d) Tener como meta mejorar continuamente el nivel global de Seguridad Operacional de la organización.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>La redacción de este numeral y sus 4 incisos está muy limitada y no expresa la esencia del alcance que se pretende en la implementación del SMS, por lo que se sugiere considerar la redacción que se establece en el numeral 9.1 del Anexo 19, la cual de forma más amplia expresa los alcances del SMS. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene la redacción debido a que en el Anexo 19 2da Ed. no se identificó el numeral 9.1.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	5.2	<p>5.2. Es responsabilidad del proveedor de servicio, que el SMS implementado en su organización defina claramente la línea de responsabilidad sobre la Seguridad Operacional.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Este numeral representa solo una parte de lo señalado en inciso b) del numeral 1.2. del Apéndice 2 del Anexo 19 y es similar a lo señalado en un párrafo del numeral 9.3.5. del Doc. 9859. Por lo anterior se sugiere modificar y ampliar este numeral para hacer más inclusivos los SARPs de la OACI respecto de la obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional que señalan los documentos referidos en el párrafo anterior. Véase comentario "Sin correlativo 4" al principio de esta tabla respecto de la observación de la falta de inclusión de todos los SARPs de la OACI en el Proyecto de NOM y los riesgos relativos a su falta de integración en la regulación nacional que se revisará en la próxima auditoría de esta Organización. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Se mantiene la redacción debido a que los numerales posteriores se establece la obligación de rendición de cuentas y responsabilidades para darle claridad al regulado.</p>	No aplica.
AMEIA	5.3	<p>5.3. Todo proveedor de servicio, que implemente un SMS dentro de su organización debe asegurarse de que esté integrado por los siguientes componentes y elementos, de conformidad con lo establecido en el numeral 6 de la presente Norma Oficial Mexicana:</p> <p>a) Política y Objetivos de Seguridad Operacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compromiso del Ejecutivo Responsable. - Obligación de rendición de cuentas sobre la Seguridad Operacional y responsabilidades. - Designación del personal clave de Seguridad Operacional. <p>Comentario (AMEIA) <u>Se debe eliminar la información del numeral 5.3, ya que se observa que el contenido de este numeral representa solo la lista del desglose de los componentes y elementos ya contenidos en el numeral 6, siendo repetitivo e innecesario y en su caso pasar esta lista a ese numeral, pero considerando el comentario del numeral 6 siguiente. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Se mantiene la redacción para darle claridad al regulado.</p>	No aplica.
AMEIA	6.	<p>6. Componentes y elementos del SMS.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Se debe corregir el texto de los componentes y/o elementos indicados en este numeral, ya que algunos de ellos no corresponden con los señalados en el Anexo 19 y el Doc. 9859; tal es el caso del primer elemento de la lista toda vez que no es el "compromiso del ejecutivo responsable" sino de la "Administración o Dirección", entre otros. Considerar además la versión más actualizada entre estos dos documentos de OACI. De no modificarse se deben considerar las diferencias y sus notificaciones ante OACI. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Se mantiene la redacción para darle claridad al regulado.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	6.1.1. a)	<p>6.1.1. Compromiso del Ejecutivo Responsable.</p> <p>a) El proveedor de servicio debe elaborar y desarrollar una política de Seguridad Operacional que incluya los compromisos que haya asumido expresamente y cuando corresponda los órganos representativos del personal podrán consultarse para la elaboración de la política a efectos de promover un sentido de responsabilidad compartida, misma que debe ser firmada de manera autógrafa por el Ejecutivo Responsable y difundida por diferentes medios hacia todos los niveles de la organización, los las <u>cuales serán las siguientes obligaciones:</u></p> <p><u>Compromisos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos en materia de Seguridad Operacional, en todos los niveles de su organización. - Observar y garantizar la concordancia con la presente norma, y las disposiciones aplicables, así como con las mejores prácticas en la industria. - Proveer los recursos humanos y financieros necesarios para implementar y mantener esta política. - Proporcionar los recursos necesarios para entregar un producto o servicio seguro. - Asegurar que esta política sea comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles de la organización. - Implementar <u>Asegurar que se implemente y mantener mantenga un SMS eficaz y eficiente.</u> - Establecer procesos que eleven el nivel de Seguridad Operacional de la organización a través de la mejora continua del rendimiento en materia de Seguridad Operacional. - Llevar Asegurar que se lleve a cabo la gestión de los riesgos de Seguridad Operacional, así como de responder ante accidentes e incidentes. - Mejorar continuamente Asegurar el mejoramiento continuo en el nivel del rendimiento en materia de Seguridad Operacional. - Garantizar la Seguridad Operacional como una responsabilidad principal de toda la organización. - Incluir procedimientos de presentación de informes en materia de Seguridad Operacional. - Garantizar la "Política Disciplinaria" hacia la no punitividad, asegurando que no se tomaran medidas contra cualquier empleado que revele una preocupación de Seguridad Operacional a través de reporte voluntario o cualquier otro medio, a menos que la revelación indique, más allá de cualquier duda razonable, un acto ilegal, negligencia o el descuido deliberado o intencional de las normas o procedimientos. 	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se realizar la adecuación en función de darle claridad al regulado.</p> <p>Y se mantiene por que si bien son compromisos que asume el ejecutivo responsable, la elaboración de la política participa más personal, como lo indica el numeral 9.3.3 del Doc. 9859 4ta Ed., así mismo se identificó que la redacción propuesta mantiene el mismo sentido que la definición establecida en el numeral 9.3.4.3 inciso f) y e) del Doc. 9859 4ta Ed.</p> <p>Se mantiene el texto "(...) <i>Alentar la cultura del reporte voluntario, para que los empleados comuniquen la presencia de problemas de Seguridad Operacional (...)</i>", toda vez que en el numeral 9.3.4.4. del Doc. 9859 4ta Ed., hace mención que "<i>La política de seguridad operacional también debería hacer referencia al sistema de notificación de seguridad operacional para fomentar la notificación de problemas de seguridad operacional (...)</i>"</p>	<p>6.1.1. Compromiso del Ejecutivo Responsable.</p> <p>a) El proveedor de servicio debe elaborar y desarrollar una política de Seguridad Operacional que incluya los compromisos que haya asumido expresamente y cuando corresponda los órganos representativos del personal podrán consultarse para la elaboración de la política a efectos de promover un sentido de responsabilidad compartida, misma que debe ser firmada de manera autógrafa por el Ejecutivo Responsable y difundida por diferentes medios hacia todos los niveles de la organización, las cuales serán las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos en materia de Seguridad Operacional, en todos los niveles de su organización. - Observar y garantizar la concordancia con la presente norma, y las disposiciones aplicables, así como con las mejores prácticas en la industria. - Proveer los recursos humanos y financieros necesarios para implementar y mantener esta política. - Proporcionar los recursos necesarios para entregar un producto o servicio seguro. - Asegurar que esta política sea comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles de la organización. - Asegurar que se implemente y mantenga un SMS eficaz y eficiente. - Establecer procesos que eleven el nivel de Seguridad Operacional de la organización a través de la mejora continua del rendimiento en materia de Seguridad Operacional. - Asegurar que se lleve a cabo la gestión de los riesgos de Seguridad Operacional, así como de responder ante accidentes e incidentes. - Asegurar el mejoramiento continuo en el nivel del rendimiento en materia de Seguridad Operacional. - Garantizar la Seguridad Operacional como una responsabilidad principal de toda la organización. - Garantizar la "Política Disciplinaria" hacia la no punitividad, asegurando que no se tomaran medidas contra cualquier empleado que revele una preocupación de Seguridad Operacional a través de reporte voluntario o cualquier otro medio, a menos que la revelación indique, más allá de cualquier duda razonable, un acto ilegal, negligencia o el descuido deliberado o intencional de las normas o procedimientos.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>- Promover y mantener una cultura de Seguridad Operacional positiva dentro de la organización.</p> <p>- Alentar la cultura del reporte voluntario, para que los empleados comuniquen la presencia de problemas de Seguridad Operacional. Los reportes voluntarios serán clasificados en términos del artículo 78 Bis 7 de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>Dichos compromisos Dichas obligaciones deben ser analizados por lo menos una vez cada dos años por el Ejecutivo Responsable de la organización, con la finalidad de que éstos siempre se encuentren actualizados y vigentes.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Corregir el título de este numeral conforme a lo señalado en el segundo comentario hecho al numeral 5.3. en esta tabla, considerando además que la redacción del inciso a) del numeral 6.1.1. se señala al proveedor de servicio y no al ejecutivo responsable.</u></p> <p><u>Aclarar a que "órganos representativos del personal" se refiere el texto. En su caso señalarlo en lo específico. Considerar que el numeral 9.3.3. del Doc. 9859 señala a los órganos representativos como "foros de empleados" y "sindicatos".</u></p> <p><u>El texto varía con respecto al Doc. 9859 en su numeral 9.3.4.3 inciso "f) garantizar que esta se comprende, implementa y mantiene a todos los niveles.", por lo que se sugiere redactar en términos expresados por la OACI en dicho documento, ya que la Norma OACI pretende hacer este compromiso con respecto a la seguridad operacional y no sobre la política de la organización.</u></p> <p><u>El texto difiere con respecto al Doc. 9859 en su numeral 9.3.4.3 inciso "e) garantizar que la seguridad operacional es una responsabilidad principal de todos los administradores", por lo que se sugiere redactar en términos expresados por la OACI en dicho documento, ya que la Norma OACI pretende hacer este compromiso hacia los administradores como elemento de la política de la organización y no generalizarlo a toda ella o a su personal.</u></p> <p><u>Se sugiere eliminar el texto "Los reportes voluntarios serán clasificados en términos del artículo 78 Bis 7 de la Ley de Aviación Civil", debido a que este solo señala de forma prescriptiva cómo se tratará los reportes voluntarios y no aporta información para la lista de compromisos y en cuyo caso ya está inherente en el primer compromiso relativo al cumplimiento de las Leyes y Reglamentos en materia de Seguridad Operacional. [Sic].</u></p>		<p>- Promover y mantener una cultura de Seguridad Operacional positiva dentro de la organización.</p> <p>- Alentar la cultura del reporte voluntario, para que los empleados comuniquen la presencia de problemas de Seguridad Operacional. Los reportes voluntarios serán clasificados en términos del artículo 78 Bis 7 de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>Dichas obligaciones deben ser analizados por lo menos una vez cada dos años por el Ejecutivo Responsable de la organización, con la finalidad de que éstos siempre se encuentren actualizados y vigentes.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	6.1.1. b)	<p>b) Teniendo en cuenta su política de Seguridad Operacional, el proveedor de servicio definirá sus objetivos en materia de Seguridad Operacional. Los objetivos de Seguridad Operacional deberán considerar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El proveedor de servicio debe establecer sus indicadores y metas de desempeño de Seguridad Operacional en términos de sus objetivos de Seguridad Operacional. - Reflejarán el compromiso del proveedor de servicio de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS. - Se comunicarán a toda la organización; y - Se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicio. <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Eliminar el segundo párrafo de este numeral considerando que se está señalado un requerimiento sobre el establecimiento de indicadores y metas, más que del establecimiento de los objetivos o sus términos de referencia; en su caso indicar un texto adecuado que cumpla con lo dispuesto en el inciso a), del numeral 1.1.2, del Apéndice 2, del Anexo 19 y lo dispuesto en los textos de orientación del numeral 4.2, y 9.3.4.7. del Doc. 9859, por lo que se sugiere señalar lo siguiente: "- constituirán la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional." [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, derivado a que actualmente la industria lo comprende y lo implementa.</p>	No aplica.
AFAC AMEIA	6.1.2	<p>6.1.2. Obligación de rendición de cuentas sobre la Seguridad Operacional y responsabilidades.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Es necesario integrar los SARPs de la OACI indicados en el numeral 1.2, del Apéndice 2, del Anexo 19 debiendo señalar los requerimientos sobre la obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional para el proveedor de servicio respecto de la definición clara de las líneas de obligación de rendición de cuentas o de la definición de los niveles de gestión con atribuciones, por mencionar algunas.</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual ya que el numeral 6.1.2, inciso a) del presente proyecto de NOM, se incluye el inciso b) en donde se define la "obligación de rendición de cuentas" y las "responsabilidades" para darle mayor claridad al regulado.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Eliminar la numeración única de inciso a), ya que no hay una continuación a esta numeración.</u></p> <p><u>Revisar y adecuar la redacción sobre el requerimiento que se pretende señalar en este párrafo, ya que solamente se hace una descripción y características del Ejecutivo Responsable pero no hay un requerimiento específico. Se sugiere consultar la Norma Mexicana NMXZ- 013 para la redacción adecuada en el establecimiento de requerimientos de la NOM y el numeral 9.3.5. del Doc. 9859 en la sección de "Ejecutivo responsable" para tomar en consideración los textos de orientación aplicables sobre obligaciones y/o atribuciones. [Sic].</u></p>		
<p>AFAC AMEIA GAP</p>	<p>6.1.2 a) b)</p>	<p>a) El proveedor de servicio debe identificar al Ejecutivo Responsable dentro de su organización, siendo una persona que <u>tenga acredite mediante documento idóneo que cuenta con representación jurídica y las facultades legales suficientes</u> (Director General, presidente de la junta de directores, propietario o su equivalente), para tomar decisiones <u>autónomas</u> sobre las cuestiones de recursos humanos, recursos financieros, responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización, operaciones o actividades aéreas y sobre todos los asuntos de Seguridad Operacional; y que independientemente de otras funciones, debe implementar y mantener un SMS.</p> <p>b) El Ejecutivo Responsable <u>establece debe establecer y promueve promover</u> la política y los objetivos de Seguridad Operacional <u>que inculcan dicha seguridad como uno de los valores principales de la institución, organización, debiendo cumplir con las obligaciones las cuales no podrán ser responsable de asegurar que se adoptan medidas apropiadas para enfrentar problemas y riesgos delegadas, como parte de la rendición de Seguridad Operacional y también, cuentas.</u></p> <p><u>Nota: Las responsabilidades son aquellas funciones y actividades que podrán ser responsable de responder ante accidentes e incidentes con base en el ámbito de la competencia de la organización delegadas.</u></p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Eliminar la numeración única de inciso a), ya que no hay una continuación a esta numeración.</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se incluye un inciso b) en donde se define la "obligación de rendición de cuentas" donde se incluye la diferencia entre la rendición de cuentas y las responsabilidades, lo anterior para darle mayor claridad al regulado.</p>	<p>a) El proveedor de servicio debe identificar al Ejecutivo Responsable dentro de su organización, siendo una persona que acredite mediante documento idóneo que cuenta con la representación jurídica y las facultades legales suficientes (Director General, presidente de la junta de directores, propietario o su equivalente), para tomar decisiones sobre las cuestiones de recursos humanos, recursos financieros, responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización, operaciones o actividades aéreas y sobre todos los asuntos de Seguridad Operacional; y que independientemente de otras funciones, debe implementar y mantener un SMS.</p> <p>b) El Ejecutivo Responsable debe establecer y promover la política y los objetivos de Seguridad Operacional como uno de los valores principales de la organización, debiendo cumplir con las obligaciones las cuales no podrán ser delegadas, como parte de la rendición de cuentas.</p> <p>Nota: Las responsabilidades son aquellas funciones y actividades que podrán ser delegadas.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Revisar y adecuar la redacción sobre el requerimiento que se pretende señalar en este párrafo, ya que solamente se hace una descripción y características del Ejecutivo Responsable pero no hay un requerimiento específico. Se sugiere consultar la Norma Mexicana NMXZ- 013 para la redacción adecuada en el establecimiento de requerimientos de la NOM y el numeral 9.3.5. del Doc. 9859 en la sección de "Ejecutivo responsable" para tomar en consideración los textos de orientación aplicables sobre obligaciones y/o atribuciones. [Sic].</u></p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere incluir al final del numeral 6.1.2 una nota en la que se haga una referencia aclaratoria respecto a los conceptos "Obligación de rendición de cuentas" y "Responsabilidades" conforme a lo señalado en el numeral 9.3.5.3 de la 4ª Ed. del Doc. 9859. [Sic].</u></p>		
AMEIA GAP	6.1.3	<p>6.1.3. Designación del personal clave de Seguridad Operacional.</p> <p>El Ejecutivo Responsable puede asignar la gestión del SMS a una persona comprometida y responsable (titular del área de Seguridad Operacional) <u>que cumpla con el perfil como se indica descrito</u> en el inciso b) de este numeral, siempre y cuando esa gestión se encuentre descrita en el Manual SMS, el perfil a cumplir por la persona asignada, y el procedimiento para reportar directamente al Ejecutivo Responsable.</p> <p>Nota: La responsabilidad de Ejecutivo Responsable no debe verse afectada por la asignación de la gestión, ya que, esta responsabilidad debe ser conservada siempre por el Ejecutivo Responsable.</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere que del primer párrafo del numeral 6.1.3 se modifique la redacción a fin de clarificar la indicación respecto al perfil que debe cumplir la persona asignada por el Ejecutivo Responsable.</u></p> <p><u>Se sugiere eliminar la treceava viñeta del inciso a) de este numeral, ya que la idea se duplica con lo señalado en la décima viñeta. [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en función de darle claridad al regulado; así mismo se elimina la Nota, la cual ya se incluye en el numeral 6.1.3.</p>	<p>6.1.3. Designación del personal clave de Seguridad Operacional.</p> <p>El Ejecutivo Responsable puede asignar la gestión del SMS a una persona comprometida y responsable (titular del área de Seguridad Operacional) que cumpla con el perfil descrito en el inciso b) de este numeral, siempre y cuando esa gestión se encuentre descrita en el Manual SMS, el perfil a cumplir por la persona asignada, y el procedimiento para reportar directamente al Ejecutivo Responsable.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	6.1.3 a)	<p>a) Todo proveedor de servicio debe designar dentro de su estructura organizacional, un área de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar que se establezcan los procesos necesarios para implementar y mantener de manera efectiva el SMS. - Proporcionar informes periódicos al Ejecutivo Responsable sobre el rendimiento en materia de Seguridad Operacional de la organización. - Garantizar que se ha implantado un adecuado programa de capacitación en materia de Seguridad Operacional. - Asegurar la promoción de la Seguridad Operacional en toda la organización. - Definir los deberes, funciones y responsabilidades en materia de Seguridad Operacional del personal que integra el área de Seguridad Operacional, el cual puede provenir de diferentes áreas de la organización, pero que en esta posición debe poseer independencia y libertad para efectuar las investigaciones y recomendaciones que crea necesario en función de su misión. - Administrar el Plan de Implementación del SMS. - Facilitar la identificación de peligros, análisis y gestión de los riesgos. - Supervisar las medidas correctivas y evaluar sus resultados. - Monitorear que se lleven a cabo las acciones de mitigación. - Proporcionar asesoramiento <u>recomendaciones</u> independiente sobre asuntos de Seguridad Operacional. - <u>Proporcionar informes periódicos sobre el rendimiento en materia de Seguridad Operacional de la organización.</u> - Mantener los registros y la documentación de la Implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, la cual se especifica en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana. - Planificar y organizar la capacitación y entrenamiento en materia de Seguridad Operacional del personal de la organización involucrado. 	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se mantienen como funciones de área de Seguridad Operacional, ya que actualmente la industria lo entiende, y lo aplica de esta manera.</p> <p>Se realiza la modificación en las viñetas para darle mayor claridad al regulado.</p>	<p>a) Todo proveedor de servicio debe designar dentro de su estructura organizacional, un área de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar que se establezcan los procesos necesarios para implementar y mantener de manera efectiva el SMS. - Proporcionar informes periódicos al Ejecutivo Responsable sobre el rendimiento en materia de Seguridad Operacional de la organización. - Garantizar que se ha implantado un adecuado programa de capacitación en materia de Seguridad Operacional. - Asegurar la promoción de la Seguridad Operacional en toda la organización. - Definir los deberes, funciones y responsabilidades en materia de Seguridad Operacional del personal que integra el área de Seguridad Operacional, el cual puede provenir de diferentes áreas de la organización, pero que en esta posición debe poseer independencia y libertad para efectuar las investigaciones y recomendaciones que crea necesario en función de su misión. - Administrar el Plan de Implementación del SMS. - Facilitar la identificación de peligros, análisis y gestión de los riesgos. - Supervisar las medidas correctivas y evaluar sus resultados. - Monitorear que se lleven a cabo las acciones de mitigación. - Proporcionar recomendaciones sobre asuntos de Seguridad Operacional. - Proporcionar informes periódicos sobre el rendimiento en materia de Seguridad Operacional de la organización. - Mantener los registros y la documentación de la Implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, la cual se especifica en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<ul style="list-style-type: none"> - Proveer asesoramiento sobre asuntos de Seguridad Operacional. - Coordinar y comunicarse (en nombre del ejecutivo responsable Ejecutivo Responsable) con la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica y entidades, según sea necesario, sobre temas relacionados con la Seguridad Operacional. <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Se sugiere revisar y corregir como corresponda el requerimiento de este inciso ya que se observa que en él se señalan disposiciones para designar dentro de la estructura organizacional, un área de Seguridad Operacional, donde se cumplan 14 disposiciones, sin embargo, varias de ellas corresponden a funciones del gerente de seguridad operacional que se describen de forma idéntica y similar a las indicadas en el numeral 9.3.6.2. del Doc. 9859 y no de un área como se plantea en la NOM. Se sugiere definir las funciones de esta persona en un numeral por separado y señalar solo las disposiciones para designar dentro de la estructura organizacional un área de Seguridad Operacional. [Sic].</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> - Planificar y organizar la capacitación y entrenamiento en materia de Seguridad Operacional del personal de la organización involucrado. - Coordinar y comunicarse (en nombre del Ejecutivo Responsable) con la Agencia Federal de Aviación Civil y entidades, según sea necesario, sobre temas relacionados con la Seguridad Operacional.
AFAC AMEIA	6.1.3 b)	<p>b) El titular del área de Seguridad Operacional designado, quien debe fungir como responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización debe cumplir con los siguientes criterios de selección:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Experiencia en sistemas de gestión (2 años comprobables). - Conocimientos en materia de Seguridad Operacional. - Conocimientos técnicos para comprender los sistemas que respaldan las operaciones o los productos a servicios proporcionados. - Habilidades interpersonales. - Habilidades analíticas y de resolución de problemas. - Habilidades de gestión de proyectos. - Habilidades de comunicación oral y escrita. - Comprensión de factores humanos. 	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se reubica parte del contenido del numeral 11.8 dentro del presente numeral.</p> <p>Con respecto al perfil del titular del área de Seguridad Operacional, éste se revisó y se sometió a votación en la sesión 06-02/22 con el grupo de Trabajo de Seguridad Aérea (SMS).</p>	<p>b) El titular del área de Seguridad Operacional designado, quien debe fungir como responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización debe cumplir con los siguientes criterios de selección:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Experiencia en sistemas de gestión (2 años comprobables). - Conocimientos en materia de Seguridad Operacional. - Conocimientos técnicos para comprender los sistemas que respaldan las operaciones o los productos a servicios proporcionados. - Habilidades interpersonales. - Habilidades analíticas y de resolución de problemas. - Habilidades de gestión de proyectos. - Habilidades de comunicación oral y escrita. - Comprensión de factores humanos.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>El titular del área de Seguridad Operacional no podrá servir en una posición similar en otra organización, a menos que obtenga autorización por escrito de la Agencia Federal de Aviación Civil siempre y cuando se encuentre en la misma base de operaciones.</u></p> <p><u>El personal que conforma el área de Seguridad Operacional no podrá desempeñar un cargo o posición similar en otra organización, que se encuentren en distintas bases de operaciones.</u></p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Se sugiere cambiar la frase “criterios de selección” por “competencias” como lo señala el Doc. 9859, considerando que estos no corresponden a un criterio de selección; el criterio lo establece la organización en un proceso de contratación o de designación para ocupar un puesto en ésta y este no es el caso.</u></p> <p><u>Al señalar “Experiencia en sistemas de gestión” se deja muy abierto el requerimiento de esta competencia, sin embargo, la OACI especifica claramente a esta competencia como “experiencia en gestión de la seguridad operacional/calidad”, por lo que se sugiere cambiar como lo acota dicha Organización y no generalizarlo a los diferentes tipos de gestión que existen y que no son orientados a SMS, tales como ERP (Enterprise Resource Planning), SGA (Sistemas de Gestión de Almacenes) o DMS (Sistemas de Gestión Documental), entre otros. Si se pretende que el SMS se implemente en 48 meses, hay organizaciones que no podrán tener a un titular del área de Seguridad Operacional con el tiempo de experiencia requerida; tal es el caso de fabricantes de aeronaves surgiendo (véase caso aeronave Halcón II de la empresa Horizontec) Operadores de RPAS y Talleres aeronáuticos para estos sistemas, entre otros, por lo que se sugiere eliminar el requisito de “2 años comprobables” y que de manera temporal se acepte esta competencia considerando que la experiencia será adquirida conforme se madure el SMS en la organización. Considerar además que la OACI no establece un tiempo de experiencia, lo cual innecesariamente excede los SARPs de esta Organización.</u></p>		<p>El titular del área de Seguridad Operacional no podrá servir en una posición similar en otra organización, a menos que obtenga autorización por escrito de la Agencia Federal de Aviación Civil, siempre y cuando se encuentre en la misma base de operaciones.</p> <p>El personal que conforma el área de Seguridad Operacional no podrá desempeñar un cargo o posición similar en otra organización, que se encuentren en distintas bases de operaciones.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Se sugiere eliminar y en su caso incorporar la información que refiere el Doc. 9859, el cual señala como competencia “experiencia operacional relacionada con el producto o servicio proporcionado por la organización” El requerimiento de conocimientos en materia de Seguridad Operacional que se indica es muy amplio y podría no ser acorde u orientado a la operación particular de la organización.</u></p> <p><u>Integrar la conjunción “y” al final del texto para quedar como “habilidades de comunicación oral y escrita; y” para considerar que se deben cumplir con todas las competencias. [Sic].</u></p>		
AFAC AMEIA	<p>6.1.3 c), primer guion, inciso i) ii) iii) iv) v) vi) vii) viii) segundo guion i) ii) iii) iv) v)</p>	<p>c) El proveedor de servicio, debe formar dentro de su estructura organizacional la Junta de Control <u>Junta de Control</u> de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</p> <p>- Supervisar:</p> <p>i) El desempeño de la seguridad en comparación con la política y objetivos de seguridad.</p> <p>ii) La eficacia del Plan de Implementación del SMS.</p> <p>iii) La eficacia de la supervisión de la Seguridad Operacional de los servicios y operaciones contratadas.</p> <p>iv) Que toda medida de mitigación se adopte en forma oportuna.</p> <p>v) La efectividad de los procesos de gestión de Seguridad Operacional.</p> <p>vi) La eficacia general de las estrategias de mitigación de riesgos de Seguridad Operacional.</p> <p>vii) La eficacia de los procesos de gestión de la Seguridad Operacional de la organización que respaldan:</p> <p>1) Los compromisos establecidos en la política de Seguridad Operacional; y</p> <p>2) La promoción de la Seguridad Operacional en toda la organización.</p> <p>viii) Asegurar que se asignen los recursos y la capacitación adecuados para lograr la seguridad.</p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.</p> <p>Se mantenía el término “Junta de Control de Seguridad Operacional” porque actualmente la industria lo entiende y lo implementa de esa forma.</p> <p>Se integra el texto “Asegurar que se asignen los recursos y la capacitación adecuados para lograr la seguridad.” como parte del consecutivo de la numeración.</p> <p>Se modifica la palabra “Impartir” por Implementar y coordinar.</p> <p>Respecto al Grupo de Acción de Seguridad Operacional, se mantiene el texto establecido en el proyecto de NOM debido a que actualmente la industria lo entiende y lo implementa de esa forma.</p>	<p>c) El proveedor de servicio, debe formar dentro de su estructura organizacional la Junta de Control de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</p> <p>- Supervisar:</p> <p>i) El desempeño de la seguridad en comparación con la política y objetivos de seguridad.</p> <p>ii) La eficacia del Plan de Implementación del SMS.</p> <p>iii) La eficacia de la supervisión de la Seguridad Operacional de los servicios y operaciones contratadas.</p> <p>iv) Que toda medida de mitigación se adopte en forma oportuna.</p> <p>v) La efectividad de los procesos de gestión de Seguridad Operacional.</p> <p>vi) La eficacia general de las estrategias de mitigación de riesgos de Seguridad Operacional.</p> <p>vii) La eficacia de los procesos de gestión de la Seguridad Operacional de la organización que respaldan:</p> <p>1) Los compromisos establecidos en la política de Seguridad Operacional; y</p> <p>2) La promoción de la Seguridad Operacional en toda la organización.</p> <p>viii) Asegurar que se asignen los recursos y la capacitación adecuados para lograr la seguridad.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>- Impartir <u>Implementar y coordinar las</u> directivas estratégicas por medio del al Grupo de Acción de Seguridad Operacional cuando esté establecido.</p> <p>La Junta de control <u>Junta de Control de Seguridad Operacional</u> debe ser presidida por el Ejecutivo Responsable e integrada por los responsables de los departamentos que conforman la organización; el titular del área de Seguridad Operacional debe participar como secretario.</p> <p>Cuando se considere necesario y el tamaño de la organización lo amerite, se debe constituir un Grupo de Acción de Seguridad Operacional, conformado por personal designado por la Junta de Control de Seguridad Operacional, el titular del área de Seguridad Operacional debe participar como <u>asesor presidente</u> en este grupo; dicho grupo será el encargado de realizar las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Supervisar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional dentro de las áreas funcionales de la organización y garantizar que se lleven a cabo las actividades de la Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional apropiadas. ii) Revisar los datos de Seguridad Operacional disponibles e implementar estrategias apropiadas para el control de riesgos de Seguridad Operacional y garantizar que se proporciona retroalimentación a los empleados. iii) Evaluar el impacto de Seguridad Operacional relacionado con la introducción de cambios operacionales o nuevas tecnologías. iv) Coordinar la implementación de medidas correctivas relacionadas con los controles de Seguridad Operacional y garantizar que dichas medidas se tomen oportunamente. v) Revisar la eficacia de los controles de riesgo de Seguridad Operacional. <p>Nota: En el caso de que la organización no tenga un Grupo de Acción, dichas funciones serán realizadas por la Junta de Control de Seguridad Operacional.</p>		<p>- Implementar y coordinar las directivas estratégicas por medio del Grupo de Acción de Seguridad Operacional cuando esté establecido.</p> <p>La Junta de Control de Seguridad Operacional debe ser presidida por el Ejecutivo Responsable e integrada por los responsables de los departamentos que conforman la organización; el titular del área de Seguridad Operacional debe participar como secretario.</p> <p>Cuando se considere necesario y el tamaño de la organización lo amerite, se debe constituir un Grupo de Acción de Seguridad Operacional, conformado por personal designado por la Junta de Control de Seguridad Operacional, el titular del área de Seguridad Operacional debe participar como presidente en este grupo; dicho grupo será el encargado de realizar las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Supervisar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional dentro de las áreas funcionales de la organización y garantizar que se lleven a cabo las actividades de la Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional apropiadas. ii) Revisar los datos de Seguridad Operacional disponibles e implementar estrategias apropiadas para el control de riesgos de Seguridad Operacional y garantizar que se proporciona retroalimentación a los empleados. iii) Evaluar el impacto de Seguridad Operacional relacionado con la introducción de cambios operacionales o nuevas tecnologías. iv) Coordinar la implementación de medidas correctivas relacionadas con los controles de Seguridad Operacional y garantizar que dichas medidas se tomen oportunamente. v) Revisar la eficacia de los controles de riesgo de Seguridad Operacional. <p>Nota: En el caso de que la organización no tenga un Grupo de Acción, dichas funciones serán realizadas por la Junta de Control de Seguridad Operacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>De conformidad con el Doc. 9859, se debe denominar de forma genérica "comités de seguridad operacional" el cual aclara que se denominan a veces como "consejo de revisión de seguridad operacional (SRB)", por lo que se sugiere que se establezca en la NOM el nombre genérico y dejar a decisión de cada organización la opción de denominar a su Comité, lo que particularizará cada SMS; por lo anterior se debe prescribir en la NOM que la denominación o nombre de su comité quedará a decisión de la organización. Asimismo, de acuerdo con el Doc. 9859, estos comités NO SUPERVISAN y en cambio requiere que CONTROLEN, dando así mayores facultades de acción, por lo que se sugiere cambiar "supervisar" por "controlar".</u></p> <p><u>Se sugiere homologar la numeración ya que esta se encuentra combinada con Subincisos y viñetas, por lo que se debe considerar lo dispuesto por la Norma Mexicana NMX-Z-013. Se sugiere utilizar la numeración que propone dicha Norma. No se incluyen las disposiciones indicadas en el Doc. 9859 respecto de las obligaciones de este Comité. Asimismo, se deben eliminar aquellos numerales no incluidos en dicho documento. No se aclara el término "directivas estratégicas" considerando que es un término no utilizado por la OACI y que es ambigua la declaración de sobre su "impartición", por lo que se sugiere eliminar este párrafo.</u></p> <p><u>Se deben cambiar los requerimientos sobre la integración de los comités de seguridad operacional, conforme a lo que señala la OACI en el Doc. 9859, en el cual señala que "... (SRB), está integrado por el ejecutivo responsable y los administradores superiores participando como asesor el gerente de seguridad operacional ..."</u></p> <p><u>Poner en otro inciso el requerimiento de los párrafos quinceavo y subsecuentes hasta antes de 6.1.4., considerando que son disposiciones diferentes a las indicadas en el inciso c), tal como se prescribe por separado en el Doc. 9859. El criterio que señala "... Cuando se considere necesario y el tamaño de la organización lo amerite ..." es subjetivo de determinar cuándo será necesario o cuándo el tamaño de una organización es tal que amerite la integración del Grupo de Acción de Seguridad Operacional; por lo anterior se deben cambiar los requerimientos sobre la integración del Grupo de Acción de Seguridad Operacional.</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>conforme a lo que señala la OACI en el Doc. 9859, considerando que en dicho documento no hay disposiciones que medien el tamaño de la organización o que establezcan consideraciones en lo particular para crear o no a este Grupo. En su caso definir criterios claros sobre el particular y considerar la notificación de diferencias ante la OACI.</u></p> <p><u>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</u></p>		
AMEIA	6.1.4	<p>6.1.4. Plan de Respuesta ante Emergencias.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un Plan de Respuesta ante Emergencias, el cual describa las acciones de coordinación que se deben realizar cuando ocurra un incidente, incidente grave y/o accidente esto con el fin de que se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>El Anexo 19 y el Doc. 9859, claramente señalan que la coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias se aplica solamente a aquellos proveedores de servicios que deben establecer y mantener un ERP. Asimismo, el Doc. 9859 señala que en el Anexo 19 no se exige la creación o elaboración de un ERP; la planificación de respuestas ante emergencias se aplica solamente a proveedores de servicios específicos según se establece en los Anexos pertinentes de la OACI. Por todo lo anterior, se sugiere eliminar los requerimientos de un ERP dentro de la NOM y, en su caso, se establezcan los requerimientos particulares en las Leyes, Reglamentos, otras Normas u otras disposiciones para cada proveedor de servicio que así lo requieran los Anexos OACI. Asimismo, señalar solamente los requerimientos de coordinación como lo establecen el Anexo 19 y el Doc. 9859. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, derivado a que en el Apéndice A, Numeral A4, inciso i), se establece una Nota para que el proveedor de servicio realice la justificación de la aplicabilidad de cada uno de los requerimientos, con base en la naturaleza de su organización.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	6.1.4.1	6.1.4.1. El Plan de Respuesta ante Emergencias mencionado en el numeral anterior, debe estar armonizado y en coordinación en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el numeral A4, inciso i), Sección 4 del Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.	Aceptado Se realiza corrección gramatical.	6.1.4.1. El Plan de Respuesta ante Emergencias mencionado en el numeral anterior, debe estar en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el numeral A4, inciso i), Sección 4 del Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.
AFAC AMEIA	6.1.5	6.1.5. Documentación del SMS. El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un Manual y Plan de Implementación del SMS, los cuales describan las políticas, procesos y procedimientos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. Comentario (AMEIA) <u>La información que se describe en este numeral difiere o carece de lo indicado en el Anexo 19 y/o en el Doc. 9859, por lo que se sugiere comparar e integrar los SARPs faltantes.</u> <u>Su sugiere numerar el primer párrafo y separar los requerimientos de Manual del SMS respecto de los del Plan de Implementación en numerales diferentes y en secuencia para cada uno, ya que en el párrafo inicial se redacta en un solo requerimiento la presentación del Manual de SMS y del Plan de Implementación indicando que "... describan las políticas, procesos y procedimientos del SMS ..." dado que tienen objetivos diferentes además de que se dará una secuencia adecuada a cada requerimiento. [Sic].</u>	Parcialmente Aceptado Se realiza corrección gramatical. Con relación al comentario, no se acepta debido a que no realiza una aportación puntual al contenido técnico de la norma.	6.1.5. Documentación del SMS. El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un Manual y Plan de Implementación del SMS, los cuales describan las políticas, procesos y procedimientos del Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional.
AMEIA	6.1.5.1	6.1.5.1. El Manual SMS mencionado en el numeral 6.1.5, debe estar armonizado y en coordinación en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana. Comentario (AMEIA) <u>Se señalan requerimientos con ambigüedades que quedarán sujetos a una interpretación personal, tal es el caso de las redacciones como: "...debe estar armonizado y en coordinación con otros ordenamientos aplicables. [Sic].</u>	Aceptado Se modifica el texto "debe estar armonizado y en coordinación" y se adecuando la redacción en función de darle claridad al regulado.	6.1.5.1. El Manual SMS mencionado en el numeral 6.1.5, debe estar en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	6.1.5.2	<p>6.1.5.2. El Plan de Implementación del SMS mencionado en el numeral 6.1.5, debe estar armonizado y en coordinación <u>concordancia</u> con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Se señalan requerimientos con ambigüedades que quedarán sujetos a una interpretación personal, tal es el caso de las redacciones como: "...debe estar armonizado y en coordinación con otros ordenamientos aplicables. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado Se modifica el texto "debe estar armonizado y en coordinación" y se adecuando la redacción en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>6.1.5.2. El Plan de Implementación del SMS mencionado en el numeral 6.1.5, debe estar en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>
AMEIA	6.1.5.3	<p>6.1.5.3. El proveedor de servicio debe asegurarse de contar con información documentada en formato electrónico o en papel (Biblioteca de Seguridad Operacional), de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reglamentación aeronáutica aplicable. - Registros de peligros de Seguridad Operacional. - Objetivos, indicadores, metas de rendimiento en materia de Seguridad Operacional y gráficos relacionados. - Registros de la gestión de riesgos de Seguridad Operacional. - Registros de auditoría interna y externa de la Seguridad Operacional. - Registros de capacitación e instrucción en materia de la Seguridad Operacional. - Registros de las reuniones de la junta de control de Seguridad Operacional. - Plan de Implementación del SMS (durante el período de certificación del SMS). - Registros de simulacros del Plan de Respuesta ante Emergencia. - Registros de procesos de Garantía de Seguridad Operacional. - Registros de la implementación del SMS distintos a los enunciados anteriormente. <p>Dicha información debe estar disponible para consulta por cualquier persona de la organización e incluir la política de control de información (información confidencial e información de acceso libre a toda la</p>	<p>No Aceptado Se mantiene el texto actual, debido a que no realiza una aportación puntual al contenido técnico de la norma.</p>	<p>No aplica.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>organización) y tiempo de resguardo de registros, procedimientos, especificaciones, reportes y formatos que sirvan para la prevención de peligros relacionados con la Seguridad Operacional, debiendo conservar dichos documentos por un plazo de 5 años.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Se señalan requerimientos con ambigüedades que quedarán sujetos a una interpretación personal, tal es el caso de las redacciones como: "...contar con información documentada en formato electrónico o en papel (Biblioteca de Seguridad Operacional) ..." en donde se pretende asumir que la información en papel es la biblioteca y no se prescribe el establecer dicha biblioteca indicando qué documentación debiera estar disponible, entre otros. Por lo anterior se sugiere revisar las redacciones de este numeral y corregir como corresponda.</u></p> <p><u>Se señalan requerimientos con ambigüedades que quedarán sujetos a una interpretación personal, tal es el caso de las redacciones como: "...Registros de la implementación del SMS distintos a los enunciados.</u></p> <p><u>Cambiar la redacción del último párrafo señalando primero las políticas de control, tiempo de conservación y acceso a la información, por mencionar algunas, ya que de manera inversa se señalan las disposiciones sobre la consulta de biblioteca aunado a que no se prescribe como tal su creación, tal es el caso de la redacción que señala "... información debe estar disponible para consulta por cualquier persona de la organización e incluir la política de control de información ...". [Sic].</u></p>		
AMEIA	6.2	<p>6.2. Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un sistema formal de registro de información sobre Seguridad Operacional, referente a la identificación de peligros en las operaciones o actividades aéreas, que permita actuar y generar retroalimentación con base en la evaluación y mitigación de los riesgos.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Es conveniente considerar la integración de disposiciones prescriptivas respecto de la Investigación de seguridad operacional del proveedor de servicio y que se señalan en el numeral 9.4.5. del Doc. 9859, como parte de la gestión de riesgos.</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>No se acepta debido a que no realiza una aportación puntual al contenido técnico de la norma.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>Es necesario que se prescriba claramente el requerimiento de la implementación de la gestión de riesgo, por lo que se debe modificar el segundo párrafo en el que se señale "...El proveedor de servicio debe asegurar que está gestionando sus riesgos de seguridad operacional, por lo que debe establecer ... mediante ...". Véanse los textos de orientación en los numerales 9.4.1. a 9.4.3. del Doc. 9859 sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional. [Sic].</i>		
AMEIA	6.2.2	<p>6.2.2. Evaluación y mitigación del riesgo.</p> <p>El proveedor de servicio definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de Seguridad Operacional asociados a los peligros identificados.</p> <p>Nota: La Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional mencionada en el numeral 6.2, debe estar armonizada y en coordinación en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo, inciso j), Sección 5 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Es necesario que se prescriba claramente el requerimiento de la implementación de la gestión de riesgo, por lo que se debe modificar el segundo párrafo en el que se señale "...El proveedor de servicio debe asegurar que está gestionando sus riesgos de seguridad operacional, por lo que debe establecer ... mediante ...". Véanse los textos de orientación en los numerales 9.4.1. a 9.4.3. del Doc. 9859 sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véanse además los comentarios "Sin correlativo 6°" y "Sin correlativo 8°" al inicio de esta tabla de comentarios.</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.</p> <p>Con relación a la "integración de disposiciones prescriptivas respecto de la Investigación de seguridad operacional del proveedor de servicio", se establecen dentro del Apéndice A, inciso k) tercera viñeta del proyecto de NOM.</p>	<p>6.2.2. Evaluación y mitigación del riesgo.</p> <p>El proveedor de servicio definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de Seguridad Operacional asociados a los peligros identificados.</p> <p>La Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional mencionada en el numeral 6.2, debe estar en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo, inciso j), Sección 5 de la presente Norma Oficial Mexicana</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Se señalan requerimientos con ambigüedades que quedarán sujetos a una interpretación personal, tal es el caso de la redacción: "...debe estar armonizada y en coordinación con otros ordenamientos aplicables ..." en donde no se aclara qué ordenamientos son y a qué armonización se refiere, por lo que se sugiere revisar las redacciones de este numeral y corregir como corresponda.</u></p> <p><u>Es conveniente considerar la integración de disposiciones prescriptivas respecto de la Investigación de seguridad operacional del proveedor de servicio y que se señalan en el numeral 9.4.5. del Doc. 9859, como parte de la gestión de riesgos. [Sic].</u></p>		
AMEIA	6.3	<p>6.3. Garantía de la Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener procesos de Garantía de la Seguridad Operacional, que asegure que los controles de riesgos desarrollados como consecuencia de la identificación de los peligros y de las actividades de gestión del riesgo, cumplan con los objetivos propuestos. Estos procesos de Garantía de la Seguridad Operacional deben aplicar para todas las operaciones o actividades aéreas de la organización, incluyendo, las realizadas de manera externa, en nombre de la organización.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Se debe revisar la redacción para corregir y/o incorporar los requerimientos de los textos de orientación del Doc. 9859, ya que difiere del fin que se pretende y no se trata del cumplimiento de objetivos puesto que se requiere que el proveedor de servicio desarrolle y mantenga los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional. Véase numeral 9.5.1. del Doc. 9859.</u></p> <p><u>Es necesario aclarar a que se refiere el requerimiento al final del párrafo en que se señala "...incluyendo, las realizadas de manera externa, en nombre de la organización ...", considerando que la OACI no establece SARPs respecto de "actividades aéreas realizadas de manera externa". [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>No se acepta debido a que no realiza una aportación puntual al contenido técnico de la norma.</p> <p>Respecto "los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización" estos se describen en el Apéndice A, inciso k) primera viñeta del proyecto de NOM.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA GAP	6.3.1	<p>6.3.1. Observación y medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener los medios necesarios para verificar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional de la organización en relación con los indicadores y las metas de rendimiento en materia de Seguridad Operacional del SMS para contribuir a los objetivos de Seguridad Operacional aprobados, así como validar la efectividad de los controles de riesgos implementados.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>La redacción del segundo párrafo de este numeral combina de forma incompleta lo dispuesto por la OACI en los numerales 3.1.1. y 3.1.2. del Apéndice 2 del Anexo 19, por lo que no se toman las redacciones esenciales del requerimiento de Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional. Se sugiere revisar y corregir como corresponda. [Sic].</i></p> <p>Comentario (GAP) <i>De acuerdo con la 4° Ed. del Doc 9859 en su numeral 9.5.4, se menciona que para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional se requieren una combinación de "Auditorías Internas y establecimiento y observación de indicadores del rendimiento en esa materia". sugerimos hacer referencia en este párrafo del uso de las Auditorías Internas como parte de la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Con respecto a ambos comentarios, el texto actual contempla lo descrito en los numerales 3.1.1 y 3.1.2 del Anexo 19 del Apéndice 2, así mismo para no ser limitativo respecto a las auditorías como parte de la medición del rendimiento, en el Doc. 9859 numeral 9.5.4.16 se enlistan otras fuentes las cuales se encuentran contempladas en el Apéndice normativo "A" numeral A4, inciso k), primera viñeta, sub inciso i).</p>	No aplica.
AMEIA	6.3.3	<p>6.3.3. Mejora Continua del SMS.</p> <p>El proveedor de servicio observará y evaluará sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.</p> <p>Nota: La Garantía de la Seguridad Operacional mencionada en el numeral 6.3, debe estar armonizada y en coordinación en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo, inciso k), Sección 6 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar</i></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>6.3.3. Mejora Continua del SMS.</p> <p>El proveedor de servicio observará y evaluará sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.</p> <p>La Garantía de la Seguridad Operacional mencionada en el numeral 6.3, debe estar en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo, inciso k), Sección 6 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véanse además los comentarios “Sin correlativo 6°” y “Sin correlativo 8°” al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</i>		
AMEIA GAP	6.4	<p>6.4. Promoción de la Seguridad Operacional. El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener de manera formal tanto la capacitación e instrucción de su personal, como las actividades de comunicación en materia de Seguridad Operacional, a fin de crear un ambiente donde los objetivos de Seguridad Operacional de la organización puedan ser alcanzados y se promueva una cultura de Seguridad Operacional positiva.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Se sugiere redactar el requerimiento de este numeral considerando lo dispuesto en los numerales 9.1.6. a 9.6.3. del Doc. 9859 integrando un texto que no hable únicamente de la capacitación y la comunicación como elementos de la promoción de la seguridad operacional, sino que quede en el contexto de lo señalado en el documento referido, por lo que se propone corregir la redacción en términos de ese documento. Asimismo, no se aclara “que ambiente se pretende crear”. Texto Sugerido: “El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener acciones para una promoción de seguridad operacional constante que aliente una cultura de seguridad operacional positiva dentro de la organización y que contribuya a alcanzar los objetivos de seguridad operacional mediante la combinación de competencias técnicas que mejoren continuamente por medio de la instrucción y la educación, la comunicación eficaz y la compartición de información.”. [Sic].</i></p> <p>Comentario (GAP) <i>De acuerdo con lo señalado en el numeral 9.6.1 de la 4ª Ed. del Doc. 9859, se propone que se incluya una referencia a la promoción de una cultura de seguridad operacional positiva. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado Se adecua el texto del proyecto de NOM en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>6.4. Promoción de la Seguridad Operacional. El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener de manera formal tanto la capacitación e instrucción de su personal, como las actividades de comunicación en materia de Seguridad Operacional, a fin de crear un ambiente donde los objetivos de Seguridad Operacional de la organización puedan ser alcanzados y se promueva una cultura de Seguridad Operacional positiva.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	6.4.1	<p>6.4.1. Capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un programa de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional, a fin de asegurar que todo el personal este entrenado y que es competente para llevar a cabo los deberes y funciones en el marco del SMS.</p> <p>El alcance del programa de capacitación e instrucción debe ser apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.</p> <p><u>El proveedor de servicio debe desarrollar</u> Nota: <u>Eel contenido del programa de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional se encuentra descrito, en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo numeral A4 inciso l) Sección 7 primera viñeta de la presente norma.</u></p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se suquiere revisar esta nota ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véanse además los comentarios "Sin correlativo 6°" y "Sin correlativo 8°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se adecua el texto del proyecto de NOM en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>6.4.1. Capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar y mantener un programa de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional, a fin de asegurar que todo el personal este entrenado y que es competente para llevar a cabo los deberes y funciones en el marco del SMS.</p> <p>El alcance del programa de capacitación e instrucción debe ser apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar el contenido del programa de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional, en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo numeral A4 inciso l) Sección 7 primera viñeta de la presente norma.</p>
AMEIA	6.4.2	<p>6.4.2. Comunicación de la Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio deberá desarrollar y mantener medios formales de comunicación e información de Seguridad Operacional.</p> <p>Nota: <u>E El proveedor de servicio debe desarrollar el contenido del proceso de Comunicación de la Seguridad Operacional, en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido se encuentra descrito en el Apéndice "A" Normativo numeral A4 inciso l) Sección 7 segunda viñeta de la presente norma.</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se adecua el texto del proyecto de NOM en función de darle claridad al regulado.</p> <p>Respecto a los requerimientos que se señalan en el comentario, estos se encuentran establecidos en el Apéndice A, inciso l) segunda viñeta del proyecto de NOM.</p>	<p>6.4.2. Comunicación de la Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio deberá desarrollar y mantener medios formales de comunicación e información de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar el contenido del proceso de Comunicación de la Seguridad Operacional, en concordancia con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el Apéndice "A" Normativo numeral A4 inciso l) Sección 7 segunda viñeta de la presente norma.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Se sugiere completar los requerimientos de este numeral conforme a lo establecido en los SARPs de la OACI en su Anexo 9, por lo que se propone cambiar el texto del segundo párrafo para quedar como: "El proveedor de servicio debe crear y mantener un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:</i></p> <p><i>a) Garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;</i></p> <p><i>b) Difunda información crítica para la seguridad operacional;</i></p> <p><i>c) Explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y</i></p> <p><i>d) Explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional."</i></p> <p><i>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véanse además los comentarios "Sin correlativo 6°" y "Sin correlativo 8°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</i></p>		
AFAC AMEIA GAP	7 7.1	<p>7. Convalidación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para proveedores de servicios extranjeros.</p> <p>7.1. Los certificados de aprobación o documentación equivalente, expedidos por Autoridades de Aviación Civil <u>extranjeras</u>, que acrediten el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para <u>proveedores de servicios extranjeros</u>, serán convalidados por la Agencia Federal de Aviación Civil <u>Autoridad Aeronáutica</u>; siempre y cuando esa <u>dicha</u> Autoridad de Aviación Civil <u>extranjera</u> cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Tal como lo clarifica el numeral 8.4.7.8. de la Cuarta Edición del Doc. 9859, NO HAY requisitos en el Anexo 19 para supervisar el SMS de un proveedor de servicio</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Con el fin de no duplicar la carga administrativa y financiera para los proveedores de servicio extranjeros se ha establecido en el presente numeral la documentación de los requisitos del SMS que expida su Autoridad de Aviación Civil extranjera, como lo establece en el numeral 8.4.7.8 "Aceptación del SMS" del Doc. 9859 4Ed.</p> <p>Se hace la adecuación en</p>	<p>7. Convalidación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para proveedores de servicios extranjeros.</p> <p>7.1. Los certificados de aprobación o documentación equivalente, expedidos por Autoridades de Aviación Civil extranjeras, que acrediten el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para proveedores de servicio extranjeros, serán convalidados por la Agencia Federal de Aviación Civil; siempre y cuando dicha Autoridad de Aviación Civil extranjera cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>que esté fuera de la responsabilidad del Estado. En el numeral 8.4.7. titulado "Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional", sección "Aceptación del SMS" (páginas 8-16 y 8- 17) del Documento referido, se prescriben en los numerales 8.4.7.8. al 8.4.7.12. las disposiciones y recomendaciones hacia los Estados considerando que los proveedores de servicios cuentan con certificados, autorizaciones o aprobaciones de más de un Estado o realizan operaciones en más de un Estado. Conforme a los señalado en el artículo 209 del RLAC, deben clarificarse y/o limitarse a que tipo de proveedor de servicio extranjero se refiere el numeral 7 de la NOM, debiendo considerar lo dispuesto en el artículo 209 sobre una "Asociación Internacional de Transporte Aéreo reconocida" y lo señalado en el Doc. 9859 ya referido. Aunado a todo lo anterior, es necesario establecer disposiciones y fechas de cumplimiento respecto de la implementación del SMS para permisionarios extranjeros de transporte aéreo público de pasajeros, de centros de capacitación, talleres convalidados, entre otros, que aún no tienen implementado este sistema o están en proceso, ya que, de no haberlo, representa una inequidad en la competitividad y en la aplicación de la NOM. [Sic].</u></p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>A fin de homologar los términos asociados a la Autoridad de Aviación Civil de acuerdo con lo mencionado en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil publicada en la gaceta parlamentaria del pasado 15 de diciembre de 2022 (número 6176-IX), se propone la siguiente redacción:</u></p> <p><u>"Los certificados de aprobación o documentación equivalente, expedidos por Autoridades de Aviación Civil Extranjera, que acrediten el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) para Proveedores de Servicios Extranjeros, serán convalidados por la Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano; siempre y cuando dicha Autoridad Extranjera cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional." [Sic].</u></p>	<p>la redacción en función de darle claridad al regulado.</p>	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC GAP	7.2	<p><u>7.2. El proveedor de servicios Extranjero que requiera convalidar su certificado de aprobación o documentación equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil extranjera, que acredite el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), debe presentar la siguiente documentación:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Escrito libre donde solicite la convalidación del SMS. - Copia simple del certificado de aprobación o documento equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil extranjera, que acredite el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). - Copia simple en formato electrónico del Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en idioma español. <p>debe cumplir con el numeral 11.9.5 de la presente Norma Oficial Mexicana para que la Autoridad Aeronáutica convalide su correspondiente SMS.</p> <p>Comentario (GAP) <u>Se sugiere cambiar el término "Autoridad Aeronáutica" por "Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano". [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Con el fin de organizar los requerimientos se integra dentro de este numeral, los requisitos establecidos del numeral 11.9.5.</p> <p>Se adecua la definición conforme a la redacción presentada en la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación del pasado 03 de mayo de 2023.</p>	<p>7.2. El proveedor de servicio Extranjero que requiera convalidar su certificado de aprobación o documentación equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil extranjera, que acredite el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), debe presentar la siguiente documentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Escrito libre donde solicite la convalidación del SMS. - Copia simple del certificado de aprobación o documento equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil extranjera, que acredite el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). - Copia simple en formato electrónico del Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en idioma español.
AFAC AMEIA	8.1	<p><u>8.1. El presente Proyecto de La presente Norma Oficial Mexicana concuerda en forma equivalente con el los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional siguientes: Anexo 1, Capítulo 1, numeral 1.2.4.2 y Apéndice 2, numeral 4; Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, numeral 3.3; Anexo 6, Parte II, Sección 3, Capítulo 3.3, numeral 3.3.2; Anexo 6, Parte III, Sección II, numeral 1.3 y Apéndice 4; Anexo 11, Capítulo 2, numeral 2.29; Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, numeral 1.4 y Anexo 19, lo anterior en relación con el artículo 37 del referido Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</u></p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Redactar el grado de concordancia de la NOM conforme a lo señalado en la LIC así como con la Norma Mexicana NMX-Z-013. Revisar y corregir como corresponda la información referida en el numeral 8.1, ya que existen errores y omisiones sobre las referencias, tal es el caso de la referencia al numeral 1.2.4.2. del Anexo 1, ya que esa referencia corresponde a temas de aptitud psicofísica y la evaluación médica indicando en lo particular la responsabilidad del Estado de cumplir con dicha disposición a través del SSP, entre otras referencias incorrectas o faltantes. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se realizan los cambios correspondientes.</p>	<p>8.1. La presente Norma Oficial Mexicana concuerda en forma equivalente con el Anexo 19, en relación con el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	8.2	<p>8.2. No existen normas o lineamientos internacionales ni normas o regulaciones técnicas extranjeras mexicanas que hayan servido de base para su elaboración.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Se debe eliminar el numeral 8.2 ya que este se redacta solo en caso de que no exista alguna norma que haya sido tomada como referencia, por lo que no debe existir este numeral. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se modifica lo descrito en el numeral 8.2.</p>	<p>8.2. No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración.</p>
AMEIA	<p>9</p> <p>9.1</p> <p>9.2</p> <p>9.3</p> <p>9.4</p> <p>9.5</p> <p>9.6</p> <p>9.7</p> <p>9.8</p> <p>9.9</p> <p>9.10</p>	<p>9. Bibliografía.</p> <p>9.1. Organización de Aviación Civil Internacional, Documento 7300-Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944, Chicago, Estados Unidos de América, Novena Edición-2006 [citado 01-09-2021].</p> <p>9.2. Organización de Aviación Civil Internacional, Documento 9859-Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, Cuarta Edición-2018 [citado 01-09-2021].</p> <p>9.3. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 1, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 14 de abril de 1948, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 176, Decimotercera Edición-Julio 2020 [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.4. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 6, Parte I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 23 de enero de 1969, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 46, Undécima Edición-Julio 2018, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.5. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 6, Parte II, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 2 de diciembre de 1968, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 39, Décima Edición-Julio 2018, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.6. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 6, Parte III, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 14 de marzo de 1986, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 23, Décima Edición-Julio 2020, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que los documentos fueron citados 01-09-2021 como se describe en el numeral 9. Bibliografía para la elaboración de la presente norma.</p>	<p>No aplica.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>9.7. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 8, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 01 de marzo de 1949, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 2, Decimotercera Edición-Julio 2022, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.8. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 11, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 18 de mayo de 1950, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 52, Decimoquinta Edición-Julio 2018, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.9. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 14, Volumen I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 29 de mayo de 1951, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 16, Octava Edición-Julio 2018, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>9.10. Organización de Aviación Civil Internacional, Anexo 19, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 25 de febrero de 2013, Chicago, Estados Unidos de América, Enmienda 1, Segunda Edición-Julio 2016, [citado 01-09-2021], Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Deberá revisarse la lista de referencias bibliográficas y adecuarse como corresponda, considerando las siguientes correcciones:</u></p> <p><u>1. Deben actualizarse las referencias bibliográficas ya que se citan algunas de ellas demasiado obsoletas, como es el caso del Anexo 6, Parte I, de 2020, cuando este Anexo ha sido emitido en una decimosegunda edición e incorporando al menos una enmienda, de igual forma el Anexo 1 referido tiene una nueva edición y al menos dos enmiendas. Véase además el comentario “Sin correlativo 9°”</u></p> <p><u>2. Incorporar las referencias bibliográficas de Manuales y Documentos OACI, como es el caso de los Manuales 8335, 9760 o 9426, entre otros, los cuales ya refieren y/o contienen referencias y requerimientos de SMS y que deben considerarse para la implementación de dicho sistema. [Sic].</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	10.1.	<p>10.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Se sugiere revisar el contenido de este numeral y corregir como corresponda, considerando que la observancia no es la vigilancia que se pretende señalar en este numeral. Considerar lo establecido en el artículo 50 y subsecuentes dentro del Capítulo II "De la Observancia de las Normas", del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, para establecer la conceptualización del numeral 10.1. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Respecto al comentario no se acepta debido a que la LFMN fue derogada y sustituida por la LIC.</p>	<p>10.1. La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana le corresponde a la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>
AMEIA	11	<p>11. De la evaluación de la conformidad</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Se observa que en diferentes numerales hay disposiciones prescriptivas ya señaladas en el RLAC; además de éstas, hay disposiciones que no corresponden con el objeto de la "Evaluación de la conformidad", por lo que se sugiere revisar toda esta sección para transferir al cuerpo de la NOM requerimientos que no correspondan a esta sección y cumplir con su objeto. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado No se establece el requerimiento puntual que no corresponde con el objeto de la evaluación de la conformidad.</p>	<p>No aplica.</p>
AFAC AMEIA	11.1 11.1.1	<p>11.1. Es facultad de la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativas normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la Seguridad Operacional de las aeronaves civiles, así como también es su facultad verificar que se cumplan las especificaciones y procedimientos técnicos de la presente norma, que establece las especificaciones que debe tener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.</p> <p>Nota 4- 11.1.1. La evaluación de la conformidad no puede ser realizada por personas distintas a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u>. Autoridad Aeronáutica.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>De conformidad con el listado de Unidades de Verificación que tiene publicado la AFAC en su sitio de Internet, existen al menos 3 empresas dedicadas a la evaluación de la conformidad del Anexo 14 de la OACI, lo que implica revisar y evaluar el cumplimiento de los SARPs de esa Organización, que incluyen aquellos</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado No se acepta la aportación señalada en el comentario, toda vez que en el anexo 19 no se hace mención del uso de Unidades de Verificación, asimismo al ser tema en materia de Seguridad Operacional el manejo de la información y confidencialidad de esta no puede ser delegado.</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil, se modifica la Nota por el numeral 11.1.1.</p>	<p>11.1. Es facultad de la Agencia Federal de Aviación Civil verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativas normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la Seguridad Operacional de las aeronaves civiles, así como también es su facultad verificar que se cumplan las especificaciones y procedimientos técnicos de la presente norma, que establece las especificaciones que debe tener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.</p> <p>11.1.1. La evaluación de la conformidad no puede ser realizada por personas distintas a la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><i>indicados sobre el SMS en dicho Anexo. De igual forma hay Unidades de Verificación para Talleres Aeronáuticos. Por lo anterior se debe modificar este numeral como corresponda para incorporar las actividades de las Unidades de Verificación que la AFAC ha aprobado o aprobará.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota numerada además de forma única en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véanse además los comentarios “Sin correlativo 6°” y “Sin correlativo 8°” al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</i></p>		
AMEIA	11.2	<p>11.2. Serán sujetos de evaluación de la conformidad el proveedor de servicio, mediante la inspección y/o verificación del funcionamiento del SMS a que se refiere la presente norma; así como la revisión, y de proceder la autorización, de su Manual SMS y de su Plan de Implementación (cuando este último aplique).</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>En una revisión de la Legislación aplicable, la LAC y el RLAC no especifican que se deba obtener autorización o aprobación del Manual (salvo lo previsto en el artículo 214 del RLAC), ni tampoco del Plan de Implementación; asimismo, la OACI no tiene dentro del Anexo 19 o del Doc. 9859 disposiciones sobre la aceptación del plan referido. Por otra parte, la NOM no señala en su contenido la aprobación o autorización del Plan de Implementación y solamente en el numeral 11.2. se señala la autorización “cuando este último aplique”, por lo que es necesario precisar si el manual y el plan indicado serán o no sujetos de la obtención de una autorización, debiendo aclarar además cuando “será aplicable o no” considerando lo prescrito en la última parte de este numeral. En su caso integrar las disposiciones aplicables dentro del contenido de la NOM. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>No se acepta la aportación debido a que dentro del Art. 88 Bis en su última reforma 03-05-2023 de la LAC, menciona la aprobación de la fase I.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	11.3	<p>11.3. Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior, el proveedor de servicio debe presentar ante la <u>Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica</u> los siguientes documentos, así como sus respectivas enmiendas, conforme lo indicado en el numeral 11.5 de la presente Norma Oficial Mexicana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Manual SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, y - El Plan de Implementación del SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, y - La información que le sea requerida a efecto de verificar el funcionamiento del SMS, conforme a lo indicado en el Apéndice "A" Normativo, numeral A3.7. y/o el Apéndice "B" Normativo del numeral B3.8. de la presente Norma Oficial Mexicana. <p>Comentario (AMEIA) <u>Considerar los comentarios vertidos en el numeral 11.2., dado que se hace referencia al mismo. Corregir la conjunción "y" en el primer subpárrafo con viñeta ya que se integra un tercer párrafo. Corregir en el tercer párrafo con viñeta, el texto que indica "La información que le sea requerida" a efecto de dar certeza jurídica, considerando que se deben establecerse claramente los requerimientos de presentación de documentación. [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil. Con relación al comentario, no se acepta debido a que limitaría el tipo de información que pudiera ser requerido.</p>	<p>11.3. Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior, el proveedor de servicio debe presentar ante la Agencia Federal de Aviación Civil los siguientes documentos, así como sus respectivas enmiendas, conforme lo indicado en el numeral 11.5 de la presente Norma Oficial Mexicana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Manual SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana. - El Plan de Implementación del SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana, y - La información que le sea requerida a efecto de verificar el funcionamiento del SMS, conforme a lo indicado en el Apéndice "A" Normativo, numeral A3.7. y/o el Apéndice "B" Normativo del numeral B3.8. de la presente Norma Oficial Mexicana.
AFAC AMEIA	11.4	<p>11.4. La <u>Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica</u> tendrá la facultad de requerir al proveedor de servicio modificar su Manual SMS o Plan de Implementación, 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.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Eliminar este numeral considerando que lo dispuesto en el mismo se encuentra ya contemplado en el artículo 206 del RLAC. Asimismo, la LIC considera que las Normas Oficiales Mexicanas son una regulación técnica de observancia obligatoria la cual no debe confundirse con las disposiciones de Leyes y Reglamentos ya prescritas, debiendo evitar la consideración y el criterio de que "no le afecta si se encuentra duplicado." [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil. Con relación al comentario, no se acepta debido a que no realiza una aportación puntual al contenido técnico de la norma.</p>	<p>11.4. La Agencia Federal de Aviación Civil tendrá la facultad de requerir al proveedor de servicio modificar su Manual SMS o Plan de Implementación, 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.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	11.5	<p>11.5. La solicitud para ser evaluado en los términos de esta norma debe prepararse en armonía con otros ordenamientos aplicables, y presentarse, ante la Dirección de Seguridad Aérea dependiente de la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica, en escrito libre en términos de lo dispuesto en el <u>los</u> artículos <u>157</u> y <u>15-A</u> de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Corregir la redacción de este numeral considerando los siguientes comentarios: Indicar puntualmente el procedimiento sobre la evaluación de la conformidad, ya que el texto "...para ser evaluado en los términos de esta norma..." no clarifica ni hace los señalamientos puntuales sobre diversos trámites y evaluaciones como lo son la presentación del manual de SMS o de sus enmiendas, la presentación del Plan de Implementación o de sus enmiendas, la evaluación y/o cumplimiento de cada fase, por mencionar algunos de los elementos que pueden ser evaluados independientemente cada uno. Clarificar el requerimiento del texto "... debe prepararse en armonía con otros ordenamientos aplicables ...", ya que la solicitud se redacta en términos del artículo 15 de la LFPA. Cambiar la referencia que se hace al artículo 17 de la LFPA por el artículo 15 de dicha Ley, ya que el artículo 17 no señala la forma de presentación de una solicitud. [Sic].</u></p>	<p>Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza adecuación en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>11.5. La solicitud para ser evaluado en los términos de esta norma debe prepararse en armonía con otros ordenamientos aplicables, y presentarse, ante la Dirección de Seguridad Aérea dependiente de la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea de la Agencia Federal de Aviación Civil, en escrito libre en términos de lo dispuesto en los artículos 15 y 15-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>
AFAC AMEIA	11.6	<p>11.6. Tiempo de respuesta.</p> <p>Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.</p> <p>Si al término del plazo máximo de respuesta, la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica no ha dado contestación, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo.</p> <p><u>La Agencia Federal de Aviación Civil podrá requerir al promovente la información faltante.</u></p> <p>La Autoridad Aeronáutica cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para y este último cuenta con 40 días naturales para subsanar las omisiones respectivas, contados a partir de que haya surtido efectos la notificación correspondiente.</p>	<p>Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza adecuación en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>11.6. Tiempo de respuesta.</p> <p>Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.</p> <p>Si al término del plazo máximo de respuesta, la Agencia Federal de Aviación Civil no ha dado contestación, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación podrá requerir al promovente la información faltante.</p> <p>Fundamento jurídico: Artículos 17 y 17-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Fundamento jurídico: Artículo 17 y 17-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Corregir la redacción de este numeral considerando los siguientes comentarios:</u></p> <p>1. <u>Al inicio se debe indicar “Dentro de los tres meses contados a partir ...” ya que la respuesta debe darse dentro de este periodo y no al final del mismo tal como lo prescribe el artículo 17 de la LFPA.</u></p> <p>2. <u>El último párrafo corresponde a lo prescrito en el Artículo 17-A de la LFPA, por lo que se debe señalar la referencia a dicho artículo como se hace en el penúltimo párrafo a este numeral para la integración de la solicitud o en su caso integrar ambos artículos en el párrafo de “Fundamento jurídico”. [Sic].</u></p>		
AFAC AMEIA	11.7	<p>11.7. El proveedor de servicio notificará el reporte voluntario a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica sobre información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones por medio de la plataforma digital "Reporte Voluntario" a través del enlace establecido en el sitio web de la Agencia Federal de Aviación Civil, con el fin de que sean tomadas las acciones pertinentes.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Este numeral debe reubicarse dentro del cuerpo normativo de la NOM, ya que se señala como un requerimiento que debe cumplir el proveedor de servicio y es totalmente ajeno a la evaluación de la conformidad que se pretende en esta sección. Asimismo, se deberán establecer las disposiciones sobre el uso del formato que se encuentra en el sitio de internet de la AFAC. Véase la definición de “evaluación de la conformidad” en la LIC para mayor referencia. Señalar solo en este numeral la evaluación de la conformidad de lo que sea requerido en el cuerpo de la NOM respecto de los reportes voluntarios. [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término “Autoridad Aeronáutica” numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se mantiene en el apartado de la Evaluación de la conformidad debido a que da cumplimiento a un requerimiento establecido en el Anexo 19, siendo el reporte voluntario un método de notificación de problemas (preocupaciones) de Seguridad Operacional al estado, que se puede hacer uso de él, independientemente al SMS.</p>	<p>11.7. El proveedor de servicio notificará el reporte voluntario a la Agencia Federal de Aviación Civil sobre información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones por medio de la plataforma digital “Reporte Voluntario” a través del enlace establecido en el sitio web de la Agencia Federal de Aviación Civil, con el fin de que sean tomadas las acciones pertinentes.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	11.8	<p>11.8. El proveedor de servicio que tenga dos o más actividades referidas en el campo de aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana, con la misma razón social y cuyo eEjecutivo rResponsable sea el mismo, podrá presentarse en un <u>solo</u> Manual SMS y un solo Plan de Implementación del SMS.</p> <p>La persona que se desempeñe como titular del área de Seguridad Operacional no podrá servir en una posición similar en otra organización, a menos que obtenga autorización por escrito de la Autoridad Aeronáutica siempre y cuando se encuentre en la misma base de operaciones.</p> <p>Nota: El personal que conforma el área de Seguridad Operacional no podrá desempeñar un cargo o posición similar en otra organización, que se encuentren en distintas bases de operaciones.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Este numeral debe reubicarse dentro del cuerpo normativo de la NOM, ya que se señala como un requerimiento que debe cumplir el proveedor de servicio y es totalmente ajeno a la evaluación de la conformidad que se pretende en esta sección. Véase la definición de "evaluación de la conformidad" en la LIC para mayor referencia. Señalar solo en este numeral la evaluación de la conformidad de lo que sea requerido en el cuerpo de la NOM respecto de los prestadores de servicios que tenga dos o más actividades referidas en el campo de aplicación.</u></p> <p><u>El segundo párrafo de este numeral refiere un tema diferente al que se trata en el primer párrafo, por lo que se sugiere separar. Asimismo, este numeral debe reubicarse dentro del cuerpo normativo de la NOM, ya que se señala como un requerimiento que debe cumplir el proveedor de servicio y es totalmente ajeno a la evaluación de la conformidad que se pretende en esta sección. Véase la definición de "evaluación de la conformidad" en la LIC para mayor referencia. Señalar solo en este numeral la evaluación de la conformidad de lo que sea requerido en el cuerpo de la NOM respecto de las limitaciones del titular del área de seguridad operacional.</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se realiza corrección gramatical.</p> <p>Con relación al comentario, se mantiene en el apartado de la evaluación de la conformidad, toda vez que da mayor claridad al regulado, sobre la información que debe presentar a la AFAC cuando se encuentre en este caso.</p>	<p>11.8. El proveedor de servicio que tenga dos o más actividades referidas en el campo de aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana, con la misma razón social y cuyo Ejecutivo Responsable sea el mismo, podrá presentar un solo Manual SMS y un Plan de Implementación del SMS.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><i>De acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios.</i></p> <p><i>Este requerimiento dentro de la nota debe reubicarse dentro del cuerpo normativo de la NOM, ya que se señala como un requerimiento que debe cumplir el proveedor de servicio y es totalmente ajeno a la evaluación de la conformidad que se pretende en esta sección. Véase la definición de "evaluación de la conformidad" en la LIC para mayor referencia. Señalar solo en este numeral la evaluación de la conformidad de lo que sea requerido en el cuerpo de la NOM respecto de las limitaciones del personal del área de seguridad operacional. [Sic].</i></p>		
AFAC AMEIA	11.9	<p>11.9. La Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica una vez que haya verificado la implementación del total de las fases del Plan de Implementación SMS emitirá un certificado de aprobación al sistema Sistema de gestión Gestión de la Seguridad Operacional, el cual debe ser solicitado por el proveedor de servicio en un plazo no mayor a los 30 días naturales después de haber aprobado la fase IV; en el caso de no solicitarlo se suspenderá su proceso de certificación, debiendo iniciar nuevamente su proceso de certificación SMS. La vigencia del certificado está sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de verificación de Vigilancia de la Seguridad Operacional.SMS.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Parte de a redacción de este numeral y lo señala el artículo 208 del RLAC. ¿Qué documento se emite para la aprobación de la fase IV y en particular para cada fase? Se sugiere eliminar el texto "...en el caso de no solicitarlo se suspenderá su proceso de certificación, debiendo iniciar nuevamente su proceso de certificación SMS ...", considerando que la solicitud de</i></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se mantiene derivado de las modificaciones de la LAC.</p>	<p>11.9. La Agencia Federal de Aviación Civil una vez que haya verificado la implementación del total de las fases del Plan de Implementación SMS emitirá un certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual debe ser solicitado por el proveedor de servicio en un plazo no mayor a los 30 días naturales después de haber aprobado la fase IV; en el caso de no solicitarlo se suspenderá su proceso de certificación, debiendo iniciar nuevamente su proceso de certificación SMS. La vigencia del certificado está sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de verificación de Vigilancia de la Seguridad Operacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><i>"carácter administrativo" no debe condicionar la eliminación de todo el proceso de certificación. El texto "...la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de verificación de vigilancia SMS ..." indica que con solo la visita se cumple, lo que es incorrecto; asimismo las visitas ya están previstas en los artículos 208 y 210 del RLAC, por lo que se sugiere eliminar esta parte del texto.</i></p> <p><i>Los numerales 11.9.1. a 11.9.5. no tiene relación directa con el numeral 11.9. en la que fuese necesario indicarlos como numerales derivados o desarrollados en niveles del numeral principal, tal es el caso de los dispuesto en la convalidación señalada en el numeral 11.9.5., por mencionar un ejemplo, por lo que se sugiere continuar con la numeración para que queden como 11.10. a 11.14. [Sic].</i></p>		
AFAC AMEIA	11.9.1	<p>11.9.1. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) podrá ser suspendido o revocado en caso de no mantener las condiciones que motivaron dicha aprobación.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Esta disposición se prescribe en los artículos 208 y 210 del RLAC, por lo que se sugiere eliminar este numeral. Considerar además que el numeral 11 es "Evaluación de la conformidad" y esto no corresponde al objeto de este numeral 11. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se realiza corrección gramatical.</p> <p>Se mantiene en esta sección para dar mayor claridad al regulado.</p>	<p>11.9.1. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) podrá ser suspendido o revocado en caso de no mantener las condiciones que motivaron dicha aprobación.</p>
AFAC AMEIA CANAERO Grupo Aeroméxico	11.9.2	<p>11.9.2. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) será suspendido bajo las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No atender la verificación. - No atender las No conformidades en el tiempo que designe la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica. - No realizar el pago por los derechos de la verificación. - Recurrencia de No conformidades que evidencien que algún <u>proceso-componente</u> del SMS no es efectivo. - Por suspensión de operaciones del proveedor de servicio derivado de una verificación técnico administrativa. 	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza corrección gramatical.</p> <p>Se mantiene en esta sección para dar mayor claridad al regulado.</p> <p>Se incluye dentro del numeral 3.55 la definición "Suspensión".</p>	<p>11.9.2. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) será suspendido bajo las siguientes condiciones:</p> <p>No atender la verificación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - No atender las no conformidades en el tiempo que designe la Agencia Federal de Aviación Civil. - No realizar el pago por los derechos de la verificación. - Recurrencia de no conformidades que evidencien que algún componente del SMS no es efectivo. - Por suspensión de operaciones del proveedor de servicio derivado de una verificación técnico administrativa.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA) <i>Considerar que lo señalado en este numeral no es objeto de la "Evaluación de la conformidad". Se observa que, conforme a lo indicado en este numeral, se disponen sanciones las cuales no deben señalarse en el cuerpo de la NOM, dado que no es elemento jurídico aplicable para ello. La recurrencia de no conformidades no debiera ser objeto de una suspensión. Analizar y determinar cuáles serían las implicaciones y consecuencias de una suspensión o revocación del Certificado: ¿Dejaría de operar la empresa?, ¿Se suspenderían las actividades operacionales?; La LAC o su Reglamento no hay señalado más que la revocación o suspensión, pero sin que prescriban afectaciones o interrupción de los servicios o actividades. Por lo anterior es necesario realizar las modificaciones pertinentes a la LAC y su Reglamento. Asimismo, esta disposición ya se prescribe en los artículos 208 y 210 del RLAC. Por todo lo anterior, se sugiere eliminar este numeral. [Sic].</i></p> <p>Comentario (CANAERO) <i>Se propone eliminar la cuarta viñeta: - Recurrencia de no conformidades que evidencien que algún proceso del SMS no es efectivo.</i> <i>Se considera necesario incluir por parte de AFAC los pasos a seguir para recuperar el certificado, así como las implicaciones de la suspensión.</i> <i>Se considera necesario incluir la definición de suspensión en el documento. [Sic].</i></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <i>'Eliminar la viñeta "- Recurrencia de no conformidades que evidencien que algún proceso del SMS no es efectivo."</i> <i>Podría quedar sujeto a interpretación de los inspectores que realizan la verificación o vigilancia. O en su caso acotarlo a que será únicamente cuando no se cumple en su totalidad uno de los componentes del sistema. Clarificar el alcance de la suspensión del certificado. [Sic].</i></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA CANAERO	11.9.3	<p>11.9.3. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) será revocado bajo las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No atender las medidas de Seguridad dictadas por la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica derivado de una suspensión. - Por el cierre de operaciones del proveedor de servicio. <p>Comentario (AMEIA) <i>Mismo comentario al numeral 11.9.2. aplica para el caso de la revocación que se señala en 11.9.3. Véase comentario al numeral anterior. [Sic].</i></p> <p>Comentario (CANAERO) <i>Se considera necesario incluir la definición de revocación en el documento. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil. Se realiza corrección gramatical. Se mantiene en esta sección para dar mayor claridad al regulado. Se incluye dentro del numeral 3.46 la definición "Revocación".</p>	<p>11.9.3. El certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) será revocado bajo las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No atender las medidas de seguridad dictadas por la Agencia Federal de Aviación Civil derivado de una suspensión. - Por el cierre de operaciones del proveedor de servicio.
AFAC AMEIA	11.9.4	<p>11.9.4. En el caso de que el certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) sea revocado deberá iniciar nuevamente su proceso de certificación SMS.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Mismo comentario al numeral 11.9.2. aplica para el caso de la revocación que se señala en 11.9.3. Véase comentario al numeral anterior. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se realiza corrección gramatical. Se mantiene en esta sección para dar mayor claridad al regulado.</p>	<p>11.9.4. En el caso de que el certificado de aprobación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) sea revocado deberá iniciar nuevamente su proceso de certificación SMS.</p>
AFAC AMEIA Grupo Aeroméxico	11.9.5	<p>11.9.5. El solicitante que requiera convalidar su certificado de aprobación o documentación equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil, que acredite el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), debe presentar la siguiente documentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Escrito libre donde solicite la convalidación del SMS. - Copia simple del certificado de aprobación o documento equivalente expedido por la Autoridad de Aviación Civil, que acredite el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS). - Copia simple en formato electrónico del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en idioma español. <p>Comentario (AMEIA) <i>Véanse comentarios vertidos al numeral 7 en esta tabla. No se prescribe información relativa a la evaluación de la conformidad de empresas extranjeras</i></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se reubico en el numeral 7 de la presente NOM</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>que aún no han cumplido totalmente con su certificación SMS o la equivalente en su país. ¿Cómo se aplicarían las disposiciones de los numerales 11.9.1. a 11.9.4. de la NOM a los extranjeros?; es necesario incluir en la LAC, LAPTOS y sus respectivos Reglamentos disposiciones sobre estas consideraciones. Asimismo, evaluar los requerimientos sobre la presentación de documentación en idioma español, considerando que hay muchas empresas extranjeras que no hablan ese idioma. [Sic].</u></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <u>Agregar "ó inglés" como continuación del requerimiento.</u> <u>La mayoría de las aerolíneas extranjeras utilizan el idioma español o inglés como lenguaje nativo. [Sic].</u></p>		
AMEIA	12. 12.1	<p>12. Vigencia. 12.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60-180 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>De conformidad con lo señalado en la LIC, la NOM no puede entrar el vigor antes de los 180 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado Se realiza la modificación correspondiente.</p>	<p>12. Vigencia. 12.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 180 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>
AFAC AMEIA	13.	<p>13. Transitorio ÚNICO. De conformidad con el subinciso (1), inciso (a), numeral 5.4. de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, "Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial"; con referencia a la vigencia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), es un requisito a cumplir con lo establecido en el numeral 4.3. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>La LIC, el RLFMN, así como la Norma Mexicana NMX-Z-013 no establecen disposiciones sobre la integración de artículos transitorios dentro del cuerpo de la NOM, por lo que este numeral y su contenido se deben</u></p>	<p>Aceptado Se realiza la modificación, derivado que dentro del Art. 88 Bis de la LAC ya se cuenta con el mecanismo para impulsar la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>eliminar. Considerar además que el requerimiento que se pretende establecer es respecto al cumplimiento de otra NOM ajena al objetivo y alcance de la NOM de SMS. El señalar el cumplimiento de los requerimientos de una NOM ajena al SMS para la obtención del AOC, discrimina arbitrariamente la aplicación de la NOM de SMS y se aplica inequitativamente a los sujetos obligados que se señalan en el campo de aplicación. Se sugiere eliminar este numeral y en su caso promover todas las modificaciones pertinentes a la NOM NOM-008-SCT3-2002 y, de ser el caso, a la LAC y su Reglamento, considerando requerimientos aplicables para todos los sujetos obligados que se indican en el campo de aplicación. Considerar además a los permisionarios de transporte aéreo, talleres y centros de formación o capacitación, todos ellos extranjeros. [Sic].</i>		
AMEIA	APENDICE A	<p>APENDICE "A" NORMATIVO, CONTENIDO DEL MANUAL SMS Comentario (AMEIA)</p> <p><i>En varios numerales de este apéndice, relativos al contenido del manual de SMS, más que el requerimiento del contenido de dicho manual, se incorporan disposiciones sobre acciones prescriptivas la cuales se deben reubicar en el cuerpo de la norma, ya que no cumplen con el objeto de este apéndice. A continuación, se mencionan como referencia algunos de ellos:</i></p> <p><i>A4. Contenido del Manual SMS. ...</i></p> <p><i>Política General de Seguridad Operacional. La cual debe estar firmada ... y ser revisada cada dos años; esta periodicidad ... ser menor a la señalada ... por cambios ...</i></p> <p><i>... iii) Periodicidad de reuniones. Se realizarán como mínimo de forma ...</i></p> <p><i>... El proveedor de servicio debe realizar un simulacro al año ...</i></p> <p><i>... El auditor asignado ... debe de contar con curso ...</i></p> <p><i>Entre otros. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que no realiza una aportación al contenido técnico de la norma.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A3.1	A3.1. El Manual SMS no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, ningún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el proveedor de servicio.	Aceptado Se realiza corrección gramatical.	A3.1. El Manual SMS no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el proveedor de servicio.
AMEIA	A3.2	A3.2. El proveedor de servicio es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Manual SMS, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental u otra disposición aplicable. Comentario (AMEIA) <u>El 9 de mayo de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se abroga la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y se expide la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, por lo que debe corregirse este numeral como corresponda. [Sic].</u>	Aceptado Se realiza corrección gramatical.	A3.2. El proveedor de servicio es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Manual SMS, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública u otra disposición aplicable.
AFAC AMEIA	A3.3 a) b) c) d) e)	A3.3. El Manual SMS y sus enmiendas debe: a) Debe e Estar estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta; b) Contar con un control de revisiones, índice(s), introducción o prefacio, definiciones y abreviaturas, capítulos, e indicar con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) el cambio realizado al párrafo o texto del documento; c) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social o denominación , así como logotipo de la organización del proveedor de servicio. De ser el caso, la información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo, tablas de riesgo; d) Contener un control de distribuciones <u>del Manual SMS,</u> incluyendo: política, procedimientos, responsabilidades y limitaciones de la edición, impresión, distribución, uso y control de esta información entre su personal, así como de las personas o áreas encargadas de este documento en su distribución <u>y</u> , actualización y/o vigencia ; a través de los sistemas de red de área local o de forma individual por cada equipo de cómputo; y e) Elaborarse en idioma español, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.	Parcialmente Aceptada Se mantiene el texto del inciso a) y b) debido a que actualmente la industria lo comprende y lo implementa de esa forma. Respecto al inciso c), se realiza corrección a la redacción del requerimiento. Se mantiene en el inciso e) la redacción toda vez que el idioma oficial del Estado Mexicano es el español.	A3.3. El Manual SMS y sus enmiendas debe: a) Estar estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta; b) Contar con un control de revisiones, índice(s), introducción o prefacio, definiciones y abreviaturas, capítulos; c) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social, así como logotipo de la organización del proveedor de servicio. De ser el caso, la información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo, tablas de riesgo; d) Contener un control de distribución del Manual SMS, incluyendo: política, procedimientos, responsabilidades y limitaciones de la edición, impresión, distribución, uso y control de esta información entre su personal, así como de las personas o áreas encargadas de este documento en su distribución y actualización; a través de los sistemas de red de área local o de forma individual por cada equipo de cómputo; y e) Elaborarse en idioma español, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Varios de los requerimientos que se señalan no son aplicables al documento original o a las enmiendas, como es el caso de las marcas de cambio en el manual original o en las revisiones el prefacio, definiciones y abreviaturas o contener un control de distribuciones, entre otros. Por lo anterior se sugiere separar los requerimientos de presentación del manual y los de las enmiendas.</u></p> <p><u>Aclarar a que se refiere la “denominación”. En su caso redactar conforme a la figura legal de cada uno de los prestadores de servicio. Considerar que algunos prestadores de servicios no tienen un logotipo.</u></p> <p><u>Debiera decir “control de distribución del manual”</u></p> <p><u>Aclarar cuál es el alcance de la declaración que señala “distribución, actualización y/o vigencia, cuando el requerimiento del inciso d) señala que se refiere al control de distribución. Considerar que en algunos casos no se distribuye, sino que se da acceso a través de la red local o de internet/Intranet, con claves a niveles de acceso diferentes de acuerdo al cargo o posición dentro de la organización.</u></p> <p><u>No solo se utilizan términos aeronáuticos, sino que además se integran anglicismos. Cambiar a términos en inglés sean o no aeronáuticos. Considerar solo el idioma inglés por ser de uso común a nivel internacional en lugar de lo requerido como “otro idioma”, ya que de lo contrario se aceptaría el ruso, chino mandarín o alemán, por mencionar algunos. [Sic].</u></p>		
AMEIA	A3.4	<p>A3.4. Las enmiendas que se efectúen al Manual SMS, deben presentarse a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica en formato electrónico y por separado para su revisión, mismas que debe contener las hojas del manual que están siendo revisadas, <u>conforme al control de revisiones,</u> además de una versión completa del manual con la revisión integrada al mismo., además de presentarse utilizando formatos de programas de cómputo "de sólo lectura", comercialmente disponibles y sin costo de adquisición, o de programas de cómputo compatibles con los que posea la Autoridad Aeronáutica.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Se tiene separada la información de enmiendas en A3.3 y A3.4., por lo que se sugiere integrar los requerimientos de éstas en un solo numeral. Debe aclararse a que formato electrónico se refiere. [Sic].</u></p>	<p>Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término “Autoridad Aeronáutica” numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>A3.4. Las enmiendas que se efectúen al Manual SMS, deben presentarse a la Agencia Federal de Aviación Civil en formato electrónico y por separado para su revisión, mismas que debe contener las hojas del manual que están siendo revisadas conforme al control de revisiones, además de una versión completa del manual con la revisión integrada al mismo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	A3.5 a)	<p>A3.5. El proveedor de servicio debe presentar:</p> <p>a) El Manual SMS <u>debe presentarse</u> en formato de documento portátil (PDF) electrónico no-editable en un dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Considerar que muchas de las computadoras actuales ya no tienen el dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble, además de que la información se presenta en la Ventanilla Electrónica, vigente a la fecha, de acuerdo a los lineamientos de entrega que dicha ventanilla ha establecido. Eliminar la numeración del segundo párrafo con el inciso "a" ya es innecesaria y adecuarse este numeral en un solo párrafo. [Sic].</i></p>	<p>Aceptada</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>A3.5. El proveedor de servicio debe presentar:</p> <p>a) El Manual SMS debe presentarse en formato de documento portátil (PDF) en un dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble.</p>
AMEIA	A3.6	<p>A3.6. El Manual SMS puede hacer referencia a la documentación técnica o de servicio de fabricantes, así como a otras fuentes o manuales y/o documentos autorizados del proveedor de servicio. Dicha información debe estar contenida en el dispositivo de almacenamiento que contiene la enmienda del Manual SMS, lo anterior para su pronta consulta.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Considerar el comentario vertido al numeral A3.5. sobre la presentación de la información en la ventanilla electrónica de la AFAC. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que no realiza una aportación al contenido técnico de la norma.</p>	No aplica.
AMEIA	A4.	<p>A4. Contenido del Manual SMS.</p> <p>La información que se establece a continuación debe ser considera como ilustrativa mas no limitativa para la elaboración del Manual SMS; el cual debe contener y desarrollar lo siguiente:</p> <p>Nota: En caso de utilizar una organización den diferente a la lo indicada en la presente norma, se debe señalar mediante una referencia cruzada a esta norma, la referencia a cada uno de los puntos señalados.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Cambiar la redacción que señala "...se considera como ilustrativa ...", ya que se trata de un apéndice normativo y tal aseveración sugiere una forma opcional y no obligatoria, debiendo al menos haber un requerimiento mínimo.</i> <i>Toda vez que se trata de un apéndice normativo, de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar</i></p>	<p>Aceptada</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>A4. Contenido del Manual SMS.</p> <p>La información que se establece a continuación debe ser considerada para la elaboración del Manual SMS:</p> <p>En caso de utilizar un orden diferente a lo indicado en la presente norma, se debe señalar mediante una referencia cruzada a esta norma, la referencia a cada uno de los puntos señalados.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios.</u></p> <p><u>Aunado a lo señalado en el comentario anterior sobre la Nota, es necesario clarificar la redacción del párrafo, para definir claramente cuál es el requerimiento que se pretende, además de eliminar el uso repetido de la palabra "referencia", por lo que se sugiere cambiar el texto para quedar como: "... Durante la elaboración del manual por parte del proveedor de servicio, en el caso de utilizar una estructura que difiera de la requerida en este numeral, se debe integrar una sección para señalar mediante una referencia cruzada el cumplimiento respecto de cada requerimiento indicado a continuación: ...". [Sic].</u></p>		
AMEIA	A4, inciso a) b) c) d)	<p>a) Portada del Manual SMS; debe contener la base de operaciones y domicilio fiscal;</p> <p>b) Presentación del Manual SMS; debe contener fecha de revisión, número de revisión, membrete con razón social y/o logotipo del proveedor de servicio en cada página.</p> <p>c) Registro de enmiendas; debe contener tres columnas en las que se registre el número de revisión, fecha de la revisión, e iniciales del nombre del responsable de las enmiendas, este registro debe estar siempre disponible en el Manual SMS, para así mantener las firmas de quienes realizaron las inserciones.</p> <p>d) Lista de páginas efectivas; debe registrarse a manera de lista, los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Número de página. - Número de revisión. - Fecha de revisión de páginas. <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Se debe considerar que lo operadores aéreos y SENEAM, entre otros proveedores de servicios identificados en el campo de aplicación no cumplirían con algunos de los requerimientos de estos numerales.</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que actualmente la industria lo comprende y lo implementa.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>previendo que: 1) SENEAM o un concesionario o permisionario de aeropuerto no tienen una base de operaciones; 2) No todos tienen un membrete que incorpora la razón social y no todos tiene razón social, como los gobiernos federales, estatales o municipales, entre otras variantes. Por lo anterior, se deben considerar los requerimientos particulares para estos tipos de proveedores de servicios.</u></p> <p><u>Se sugiere reestructurar el orden y contenido del inciso c) con el objeto de incorporar en las primeras secciones del manual que elabore el proveedor de servicio, los datos y características generales y administrativas del Manual SMS para que en este inciso c) se incorpore la siguiente información: Pasar toda la información del inciso q) "Sección 2.- Distribución del Manual SMS" y denominarla como inciso c) "Sección 1. Control, Administración y distribución del Manual SMS" Integrar a este nuevo inciso c) los requerimientos de los incisos c), d) y e) actuales, dado que sus contenidos son equivalentes y complementarios, como las revisiones y sus políticas de elaboración, por mencionar un ejemplo.</u></p> <p><u>Clarificar el requerimiento, ya que se menciona al "responsable de las enmiendas" pero al final se indica a "quienes realizaron las inserciones" y en muchos de los casos serán diferentes personas, ya que el responsable no es necesariamente el que inserta una enmienda. Aunado a lo anterior no es claro el requisito sobre las firmas e iniciales que se piden en el texto. Este requerimiento presupone la elaboración del documento en papel, sin embargo, se deben considerar disposiciones sobre documentos digitales que son solo para lectura.</u></p> <p><u>Corregir el texto inicial para indicar: "d) Lista de páginas efectivas; deben registrarse en una tabla, los siguientes datos por cada página que contenga el manual: ..."</u></p> <p><u>Asimismo, se debe señalar que en el caso de las hojas que correspondan a la primera edición u original del manual SMS, la columna que requiere el "número de revisión" debiera llevar la palabra "original" y en la columna de "fecha de revisión de páginas" se incorporará la fecha de la edición que corresponda (original o subsecuente) considerando el comentario del siguiente párrafo. Describir requerimientos respecto de la incorporación de información sobre una primera edición del Manual SMS o las subsecuentes que podría realizar el proveedor de servicio a este manual. [Sic].</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	A4, inciso f), tercera viñeta	<p>- Descripción del Sistema; debe desarrollar el contenido tomando en cuenta lo siguiente:</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Se ha eliminado la información de la "descripción del sistema" dentro del plan de implementación del SMS y se ha integrado solo al contenido al Manual de SMS; sin embargo, esta información debe estar contenida en ambos documentos como se señala en el Doc. 9859 con las diferencias que en el mismo se señalan para el Manual SMS como para el Plan de Implementación. Por lo anterior se sugiere que la información relativa a la "descripción del sistema" se solicite tanto para el manual SMS como para el plan de implementación en la forma en que se indica para cada uno en el Doc. 9859. Véase comentario al numeral B5. sin correlativo. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Toda vez que el Manual SMS ya cuenta con la información citada, por lo que se duplicaría la información.</p>	No aplica.
AFAC AMEIA CANAERO Grupo Aeroméxico	A4, inciso g) Sección 2, tercera viñeta.	<p>- Control de revisiones.</p> <p>Desarrollar las políticas para llevar a cabo las "revisiones" al Manual SMS, <u>en la cual se indique la forma de identificar los cambios realizados en el contenido del Manual SMS con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen)</u> así como los procedimientos para que dichas revisiones sean del conocimiento del personal y de la <u>Agencia Federal de Aviación Civil-Autoridad Aeronáutica</u>; así como indicar el área responsable de llevar a cabo tal actividad.</p> <p>El proveedor de servicio no debe hacer uso de boletines y/o revisiones temporales.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Se sugiere eliminar el párrafo que prohíbe un procedimiento, cuando el objeto de esta sección es señalar los requerimientos del contenido del manual de SMS. Asimismo, debiera señalarse el uso de revisiones temporales como parte de una actividad pronta y expedita en la corrección o toma de acciones inmediatas para atender o corregir un procedimiento o política dentro del manual que atienda aspectos de seguridad operacional de manera ágil, por medio del uso de revisiones temporales, más que una restricción o limitación, condicionando la presentación de la revisión ordinaria dentro de un periodo meritorio y estableciendo además tanto el procedimiento como la política general de su uso. Estas acciones no son nuevas y son práctica comúnmente llevada a cabo por los fabricantes de aeronaves y sus componentes, las</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.</p> <p>No se acepta las revisiones temporales debido a que a que todas las revisiones que se realizan al Manual SMS deben ser aprobadas por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>	<p>- Control de revisiones.</p> <p>Desarrollar las políticas para llevar a cabo las "revisiones" al Manual SMS, en la cual se indique la forma de identificar los cambios realizados en el contenido del Manual SMS con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) así como los procedimientos para que dichas revisiones sean del conocimiento del personal y de la Agencia Federal de Aviación Civil; así como indicar el área responsable de llevar a cabo tal actividad.</p> <p>El proveedor de servicio no debe hacer uso de boletines y/o revisiones temporales.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>cuales duran en efectividad semanas o meses dentro de los manuales y se caracterizan por hojas que en su mayoría las utilizan de color amarillo para diferenciarlas del resto del manual o de sus revisiones ordinarias. [Sic].</u></p> <p>Comentario (CANAERO) <u>Se propone eliminar este párrafo:</u> <u>El proveedor de servicio no debe hacer uso de boletines y/o revisiones temporales.</u> <u>Se propone el siguiente párrafo: El proveedor de servicio podrá hacer uso de boletines y/o revisiones temporales, que permitan la continuidad y eficacia del Sistema. [Sic].</u></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <u>Debido a que los procesos de seguridad sufren cambios de manera muy dinámica y es necesario comunicar e implementar cambios a toda la organización de la manera más oportuna, se considera el uso de boletines o revisiones temporales una herramienta útil y necesaria. [Sic].</u></p>		
GAP	A4, inciso g) Sección 2, cuarta viñeta.	<p>- Documentación del SMS. Desarrollar las políticas para la documentación del SMS (biblioteca de Seguridad Operacional), además los procedimientos para garantizar que se cuenta con la información de todos los registros de la implementación y mantenimiento del sistema, así como garantizar que el personal de la organización cuenta con acceso a ella.</p> <p>Comentario (GAP) <u>Se sugiere especificar que el personal de la organización que tendrá acceso a la Biblioteca de Seguridad Operacional (BSO) sea el autorizado para ese fin. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Debido a que dentro del numeral 6.1.5.3 de la presente normal, se solicita que el proveedor de servicios desarrolle una política de control de información.</p>	No aplica.
AFAC AMEIA	A4, inciso h) Sección 3, primera viñeta.	<p>- Organigrama Incluyendo <u>Incluir un organigrama general de la organización que indique los puestos directivos y la ubicación del área de Seguridad Operacional, y otro organigrama específico del área de Seguridad Operacional con los nombres y puestos.</u> El organigrama general debe estar en concordancia con el organigrama aprobado <u>aprobado</u> ende <u>en</u> otros Manuales de la misma <u>misma</u> organización, <u>organización,</u> aprobados <u>aprobados</u> por esta <u>por esta</u> Autoridad <u>Autoridad</u> Aeronáutica <u>Aeronáutica</u> Agencia Federal de Aviación Civil. <u>Agencia Federal de Aviación Civil.</u></p>	<p>Aceptado Se realiza la corrección gramatical.</p>	<p>- Organigrama Incluir un organigrama general de la organización que indique los puestos directivos y la ubicación del área de Seguridad Operacional, y otro organigrama específico del área de Seguridad Operacional con los nombres y puestos. El organigrama general debe estar en concordancia con el organigrama aprobado en otros Manuales de la misma organización, por esta Agencia Federal de Aviación Civil.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>En varias secciones, como en esta, se realiza la redacción de textos utilizando generalmente gerundios de verbos de segunda (-er) o de tercera (-ir) conjugación, por ejemplo: "incluyendo", por lo que se sugiere utilizar las propuestas de redacción indicadas en la Norma Mexicana NMX-Z-013 Véanse otros numerales que contienen las mismas redacciones, sugiriendo su corrección conforme al comentario vertido para este numeral. En el cuarto párrafo corregir el requerimiento y la redacción del texto para quedar como "...El organigrama general que se integre al Manual SMS debe coincidir con el(los) organigrama(s) del (de los) Manual(es) de la organización que le sea(n) requerido(s), de acuerdo con sus actividades aéreas particulares y que esté(n) aprobado(s) por la Autoridad Aeronáutica ..." [Sic].</i></p>		
AMEIA	A4, inciso h) Sección 3, segunda viñeta.	<p>- Deberes, funciones y responsabilidades. Desarrollar los deberes, funciones y responsabilidades en materia de Seguridad Operacional de cada uno de los integrantes que conforman el área de Seguridad Operacional.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Debiera referirse a los puestos en la organización y no a los integrantes toda vez que deben ser impersonales los deberes, funciones y responsabilidades. Corregir como corresponda. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, derivado a que actualmente la industria lo comprende y lo implementa.</p>	No aplica.
AMEIA	A4, inciso h) Sección 3, tercera viñeta.	<p>Nota: Dicho personal puede provenir de diferentes áreas de la organización, considerando que en este rol debe poseer independencia y libertad para efectuar las investigaciones y recomendaciones que crea necesario en función de su misión, además de reportar directamente al nivel más alto de la organización.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Toda vez que se trata de un apéndice normativo, de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene la nota, toda vez que su contenido es de carácter informativo.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	A4, inciso h) Sección 3, cuarta viñeta.	<p>- Junta de Control de Seguridad Operacional y Grupo de Acción de Seguridad Operacional (según sea el caso).</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Se prescriben los requerimientos de la Junta de Control de Seguridad Operacional (en lo sucesivo denominada JASCO) dentro de las fracciones i) a la v), más no así del Grupo de Acción de Seguridad Operacional (en lo sucesivo denominado como GASO). Por lo anterior se sugiere tomar en consideración los textos de orientación del Doc. 9859 sobre el GASO, en el que claramente se diferencian las responsabilidades y actividades de cada uno. Asimismo, en complemento a los comentarios a la sección de definiciones y acrónimos, se sugiere utilizar los acrónimos de la OAC para estos (SRB y SAG respectivamente). [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Se mantiene el texto actual debido a que las responsabilidades y actividades que deberá ejecutar el Grupo de Acción lo definirá el proveedor de servicios, en cuanto a los acrónimos se mantiene el texto actual derivado a que la industria lo comprende y lo implementa de esta forma.</p>	No aplica.
AFAC GAP	A4, inciso h) Sección 3, cuarta viñeta, inciso ii) y iii).	<p>ii) Integrantes de la Junta de Control de Seguridad Operacional; citando nombres y puestos. iii) Periodicidad de reuniones. Se realizarán como <u>máximo mínimo</u> de forma trimestral, e incluir una política de reuniones extraordinarias.</p> <p>Comentario (GAP) <u>De la viñeta asociada a la Junta de Control y el Grupo de Acción, se sugiere que el inciso ii) clarifique si el requisito de nombres y puestos aplica solo para la Junta o de igual forma cuando se tenga un Grupo de Acción.</u> <u>Del inciso iii), se sugiere que no se delimite la periodicidad desde la norma a fin de que sea flexible a las necesidades de cada organización y solo mantener la parte sobre una política de reuniones extraordinarias.</u> <u>Se sugiere la siguiente redacción:</u> <u>"iii) Periodicidad de las reuniones: la cual debe ser acorde al tamaño y complejidad de la organización, e incluir una política de reuniones extraordinarias" [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado Se realice la adecuación correspondiente. No se acepta debido a la importancia de la supervisión de los objetivos de la Junta de Control de Seguridad Operacional.</p>	<p>ii) Integrantes, citando nombres y puestos. iii) Periodicidad de reuniones. Se realizarán como máximo de forma trimestral, e incluir una política de reuniones extraordinarias.</p>
CANAERO Grupo Aeroméxico	A4, inciso i) Sección 4, inciso iii) primera viñeta.	<p>iii) Integrantes del grupo encargado de atender la emergencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombres de integrantes y suplentes, así como puestos. <p>Comentario (CANAERO) <u>Eliminar los nombres de integrantes y suplentes y colocar únicamente el nombre de los puestos que participan. [Sic].</u></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <u>Nombres de integrantes y suplentes, así como puestos. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado Se mantiene el texto actual debido a que la industria lo comprende y lo implementa de esa forma.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA CANAERO Grupo Aeroméxico	A4, inciso i) Sección 4, inciso ix)	<p>ix) Procedimientos para realizar simulacros a escala real y de gabinete con el grupo encargado de atender la emergencia.</p> <p>El proveedor de servicio debe realizar un simulacro al año, el cual puede ser de gabinete o escala real, alternando el tipo de simulacro entre un año y otro, los cuales deben ser enfocados a escenarios de Seguridad Operacional.</p> <p>Nota: En el caso de que al proveedor de servicio no le aplique alguna de las disposiciones anteriormente señaladas, realizar la justificación en el apartado correspondiente.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Definir la aplicabilidad del plan de respuesta ante emergencias como le prevé la OACI en el Anexo 19 y en el Doc. 9859, clarificando quien debe integrar este plan y quien debe solamente realiza una coordinación.</u></p> <p><u>Véanse además los comentarios a los numerales 5.3. y 6.14 de la NOM.</u></p> <p><u>El penúltimo párrafo debe reubicarse al cuerpo de la NOM. Véase comentario general sobre el contenido del Apéndice "A" respecto de la incorporación de diversas disposiciones prescriptivas más allá del contenido del manual de SMS.</u></p> <p><u>Por lo que se refiere al último párrafo de este inciso, de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma.</u></p> <p><u>Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos.</u></p> <p><u>Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</u></p> <p>Comentario (CANAERO)</p> <p><u>El proveedor de servicios debe realizar un simulacro al año, el cual puede ser de gabinete o escala real, alternando el tipo de simulacro entre un año y otro, los cuales deberán ser enfocados en la gestión eficaz de las emergencias relacionadas con la aviación.</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual debido a que el Plan de Respuesta ante Emergencias debe ser revisado constantemente a través de los ejercicios de simulacros para verificar la viabilidad de los procedimientos establecidos en él.</p> <p>La Nota se mantiene para dar mayor claridad al regulado.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Se podrá participar de manera directa en simulacros organizados por los Aeropuertos o en conjunto con otros operadores, los cuales también contarán como un simulacro para todas las partes. [Sic].</u></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico)</p> <p><u>"Los cambios organizacionales implicarían el ingreso continuo de revisiones del manual SMS ante la AFAC La base del Plan de Respuesta a la Emergencia, tiene un alcance para atender emergencias de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil (AVSEC). Las funciones de los responsables del PRE son ejecutivas para la toma de decisiones y con el objetivo de salvaguardar principalmente la vida de las personas, independientemente que se trate de una emergencia de seguridad operacional o de seguridad de la aviación civil.</u></p> <p><u>Como mejor práctica de la industria IOSA acepta en el PRE la atención de emergencias de seguridad operacional y de seguridad de la aviación civil.</u></p> <p><u>Por otra parte el personal operativo cuenta con los procedimientos específicos para atender emergencias de seguridad operacional y de seguridad de la aviación civil en sus manuales, ya sea a bordo de la aeronave o en las instalaciones Aeroportuarias.</u></p> <p><u>Respecto a participar de manera directa en simulacros organizados por los Aeropuertos es indispensable debido a relación que guardan los procedimientos de ambas partes en la atención de emergencias. Sería complicado para un Aeropuerto realizar un simulacro de escala real sin una aeronave.</u></p> <p><u>Así mismo los simulacros entre líneas aéreas es una mejor práctica, principalmente cuando se cuenta con convenios entre las partes.. Se acepta realizar un simulacro de gabinete o a escala real una vez por año pero debe ser contemplado que este sea realizado parcial o totalmente de acuerdo a las necesidades del prestador de servicios." [Sic].</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	A4, inciso j) Sección 5, inciso i), primera viñeta	<ul style="list-style-type: none"> Debe incluir dentro del método proactivo el uso de análisis de Seguridad Operacional que permitan obtener relaciones, patrones y tendencias que identifiquen peligros. <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Existen varias disposiciones dentro de este inciso j) que no corresponden con lo señalado en el Anexo 19 y el Doc. 9859, tal es el caso del requerimiento en donde se pide enlistar las fuentes y clasificarlas, sin embargo, los documentos de OACI referidos no requieren que se realice esta actividad de clasificación ni que se integre en el manual un procedimiento para esta acción, por mencionar un ejemplo. Por lo anterior, se sugiere revisar la información referida de la OACI y con base en ello desarrollar los textos respectivos en este inciso, considerando que se incluya una guía de los requerimientos a desarrollar por parte del proveedor de servicio sin entrar en detalle a los mismos. Por ejemplo, se sugiere solo indicar los temas a tratar señalando “los títulos” de los requerimientos sin hacer descripciones particulares. Por lo que se refiere al formato que se solicita, debe eliminarse la información en la que se requiere el riesgo, considerando que la persona que lo genera no tiene los elementos sobre las evaluaciones y/o sus parámetros que el proveedor de servicio ha establecido, ni tiene conocimiento, antecedentes y control de ellos. Se sugiere reconsiderar la información que es crucial y que se ha omitido del formato que está en el Apéndice “C” de la NOM-064-SCT3-2012 en vigor, como la hora del reporte y la de su ocurrencia o la descripción a detalle del evento, entre otros. Se considera además indispensable que se indique un mínimo y no se señale como “que de manera enunciativa y no limitativa contenga” puesto que será información que se gestione conforme a lo indicado en el artículo 78 Bis 9 de la LAC, 199 y 200 del RLAC. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual debido a que a industria lo reconoce y lo aplica de esa forma.</p>	No aplica.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p>AFAC AMEIA</p>	<p>A4, inciso j) Sección 5, primera viñeta, inciso ii)</p>	<p>ii) Debe de contar con un formato interno para notificar la ocurrencia de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones o actividades aéreas de sus organizaciones, que de manera enunciativa y no limitativa contenga lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de la organización y/o persona que reporta; • Fecha del reporte; • Correo electrónico; • Lugar y fecha del evento; • Descripción del evento; • Riesgo (probabilidad y gravedad); • Posible(s) causa(s), y • Posible(s) acción(es) de mitigación. • Política de confidencialidad y no punitiva. <p>Debe incluir dentro de las fuentes el sistema de reportes obligatorios, reportes voluntarios y sistema de notificación a la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica (numeral 11.7 de la presente Norma Oficial Mexicana). La persona que presente un reporte de Seguridad Operacional debe recibir información sobre la(s) decisión(es) o medida(s) que se han adoptado al respecto.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Existen varias disposiciones dentro de este inciso i) que no corresponden con lo señalado en el Anexo 19 y el Doc. 9859, tal es el caso del requerimiento en donde se pide enlistar las fuentes y clasificarlas, sin embargo, los documentos de OACI referidos no requieren que se realice esta actividad de clasificación ni que se integre en el manual un procedimiento para esta acción, por mencionar un ejemplo. Por lo anterior, se sugiere revisar la información referida de la OACI y con base en ello desarrollar los textos respectivos en este inciso, considerando que se incluya una guía de los requerimientos a desarrollar por parte del proveedor de servicio sin entrar en detalle a los mismos. Por ejemplo, se sugiere solo indicar los temas a tratar señalando "los títulos" de los requerimientos sin hacer descripciones particulares. Por lo que se refiere al formato que se solicita, debe eliminarse la información en la que se requiere el riesgo, considerando que la persona que lo genera no tiene los elementos sobre las evaluaciones y/o sus parámetros que el proveedor de servicio ha establecido, ni tiene conocimiento, antecedentes y control de ellos. Se sugiere reconsiderar la información que es crucial y que se ha omitido del formato que está</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>En el Doc. 9859 de OACI 4ta Ed. explica las metodologías (reactiva y proactiva) dentro de las cuales se señalan las fuentes de identificación de peligros que actualmente la industria reconoce y aplica.</p> <p>En el contenido del inciso ii) se mantiene la redacción debido a que la industria lo reconoce y lo aplica actualmente.</p>	<p>ii) Debe de contar con un formato interno para notificar la ocurrencia de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones o actividades aéreas de sus organizaciones, que de manera enunciativa y no limitativa contenga lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de la organización y/o persona que reporta; • Fecha del reporte; • Correo electrónico; • Lugar y fecha del evento; • Descripción del evento; • Riesgo (probabilidad y gravedad); • Posible(s) causa(s), y • Posible(s) acción(es) de mitigación. • Política de confidencialidad y no punitiva. <p>Debe incluir dentro de las fuentes el sistema de reportes obligatorios, reportes voluntarios y sistema de notificación a la Agencia Federal de Aviación Civil (numeral 11.7 de la presente Norma Oficial Mexicana). La persona que presente un reporte de Seguridad Operacional debe recibir información sobre la(s) decisión(es) o medida(s) que se han adoptado al respecto.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<i>en el Apéndice "C" de la NOM-064-SCT3-2012 en vigor, como la hora del reporte y la de su ocurrencia o la descripción a detalle del evento, entre otros. Se considera además indispensable que se indique un mínimo y no se señale como "que de manera enunciativa y no limitativa contenga" puesto que será información que se gestione conforme a lo indicado en el artículo 78 Bis 9 de la LAC, 199 y 200 del RLAC. [Sic].</i>		
AMEIA CANAERO Grupo Aeroméxico	A4, inciso k) Sección 6	<p>k) Sección 6.- Garantía de la Seguridad Operacional.</p> <p>- Observación del rendimiento en materia de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe respaldar la observación y la medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional y confirmar la eficacia de los controles de riesgo de Seguridad Operacional, las cuales deben llevarse a cabo, a través de las fuentes abajo descritas, así mismo describir el procedimiento de cómo como los resultados de dichas fuentes se interpretarán con el fin de observar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional:</p> <p>i) Auditorías de Seguridad Operacional.</p> <p>ii) Las constataciones <u>Hallazgos</u> y recomendaciones de <u>Investigaciones</u> investigaciones de Seguridad Operacional.</p> <p>iii) Análisis de Seguridad Operacional.</p> <p>Nota: Adicionalmente el El proveedor de servicio podrá considerar la realización de siguientes fuentes: <u>Estudios de Seguridad Operacional para respaldar la observación y medición del rendimiento.</u></p> <p>iv) Programa de análisis de datos de vuelo.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Se sugiere revisar la información referida de la OACI y con base en ello desarrollar los textos respectivos en estos incisos, considerando que se incluya solo una guía de los requerimientos a desarrollar por parte del proveedor de servicio sin entrar en detalle en algunos de ellos ya que se ocasiona la omisión de la descripción de los demás. Por ejemplo, se sugiere solo indicar los temas a tratar señalando "los títulos" de los requerimientos sin hacer descripciones particulares. Por otra parte, el comentario general que se hace sobre el Apéndice "A" relativo a las disposiciones que el proveedor de servicio debe cumplir y que no forman parte requisitos del contenido del manual se deben reubicar en el cuerpo principal de la NOM ya que estos numerales contienen algunas de estas disposiciones. [Sic].</i></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se elimina el "Programa de análisis de datos de vuelo" derivado a que es parte de una de las herramientas de los sistemas de autodivulgación que se emplean para la recopilación de datos para posteriormente la realización de los análisis de Seguridad Operacional como lo establece el numeral 5.2.8 del documento 9859.</p>	<p>k) Sección 6.- Garantía de la Seguridad Operacional.</p> <p>- Observación del rendimiento en materia de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe respaldar la observación y la medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional y confirmar la eficacia de los controles de riesgo de Seguridad Operacional, las cuales deben llevarse a cabo, a través de las fuentes abajo descritas, así mismo describir el procedimiento de como los resultados de dichas fuentes se interpretarán con el fin de observar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional:</p> <p>i) Auditorías de Seguridad Operacional.</p> <p>ii) Hallazgos y recomendaciones de Investigaciones de Seguridad Operacional.</p> <p>iii) Análisis de Seguridad Operacional.</p> <p>Nota: El proveedor de servicio podrá considerar la realización de estudios de Seguridad Operacional para respaldar la observación y medición del rendimiento.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (CANAERO) <i>Se propone agregar las siguientes fuentes Sistemas de notificación de auto divulgación. Los sistemas de los proveedores de servicios para la recopilación de datos de seguridad operacional mediante sistemas de notificación de auto divulgación, incluyendo la captación automática de datos como el programa de acción de seguridad operacional de la aviación (ASAP) y los programas FDA [programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA), auditorías de la seguridad operacional de las operaciones de línea (LOSA) y el estudio de la seguridad de las operaciones normales (NOSS)]. [Sic].</i></p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico) <i>"...""Observación del rendimiento en materia de Seguridad Operacional.</i> <i>El proveedor de servicio debe respaldar la observación y la medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional y confirmar la eficacia de los controles de riesgo de Seguridad Operacional, las cuales deben llevarse a cabo, a través de las fuentes abajo descritas, así mismo describir el procedimiento de cómo los resultados de dichas fuentes se interpretarán con el fin de observar el rendimiento en materia de Seguridad Operacional:</i> <i>i) Auditorías de Seguridad Operacional.</i> <i>ii) Las constataciones y recomendaciones de investigaciones de Seguridad Operacional.</i> <i>iii) Análisis de Seguridad Operacional.</i> <i>Adicionalmente el proveedor de servicio podrá considerar las siguientes fuentes:</i> <i>iv) Estudios de Seguridad Operacional.</i> <i>v) Programa de análisis de datos de vuelo."..."</i> <i>vi) Programa de acción de seguridad operacional de la aviación (ASAP)</i> <i>vii) Auditorías de la seguridad operacional de las operaciones de línea (LOSA)."</i> <i>Es importante señalar las fuentes o herramientas reconocidas por OACI /IATA como procesos integrales del SMS aún y cuando nos todos los prestadores de servicio pudieran contar o no con ellos. [Sic].</i></p>		
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, segunda viñeta, inciso ii)	ii) Alcance del programa de Auditoría <u>Auditoria</u>	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	ii) Alcance del programa de Auditoria

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, segunda viñeta, inciso iii)	iii) Programa calendarizado de auditoría. Debe estar siempre disponible en caso de que sea requerido por la <u>Autoridad Aeronáutica Agencia Federal de Aviación Civil.</u>	Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.	iii) Programa calendarizado de auditoría. Debe estar siempre disponible en caso de que sea requerido por la Agencia Federal de Aviación Civil.
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, segunda viñeta, inciso iv)	iv) Procedimiento para la ejecución de las auditorías de Seguridad Operacional. Mismo que debe comprender lo siguiente, sin ser limitativo: <ul style="list-style-type: none"> • Periodicidad. • Planeación de las auditorías <u>auditorías</u> de Seguridad Operacional. • Notificación. • Ejecución. • Informe de auditoría. • Metodología para la atención de los resultados obtenidos. • Cierre de auditoría. 	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	iv) Procedimiento para la ejecución de las auditorías de Seguridad Operacional. Mismo que debe comprender lo siguiente, sin ser limitativo: <ul style="list-style-type: none"> • Periodicidad. • Planeación de las auditorías de Seguridad Operacional. • Notificación. • Ejecución. • Informe de auditoría. • Metodología para la atención de los resultados obtenidos. Cierre de auditoría.
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, segunda viñeta, inciso v)	v) Guías y formularios de las auditorías <u>auditorías</u>	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	v) Guías y formularios de las auditorías.
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, segunda viñeta, inciso iv)	vi) Personal Auditor. El auditor asignado por el proveedor de servicio debe de contar con curso de procesos de auditoría y un curso de SMS por un centro de capacitación y/o adiestramiento autorizado o reconocido por la <u>Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica.</u> El proveedor de servicio debe asegurar la imparcialidad del auditor durante el proceso de auditoría interna.	Aceptado Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.	vi) Personal Auditor. El auditor asignado por el proveedor de servicio debe de contar con curso de procesos de auditoría y un curso de SMS por un centro de capacitación y/o adiestramiento autorizado o reconocido por la Agencia Federal de Aviación Civil. El proveedor de servicio debe asegurar la imparcialidad del auditor durante el proceso de auditoría interna.
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, tercera viñeta	- <u>Hallazgos y recomendaciones de Investigación interna de Seguridad Operacional.</u> El proceso para la investigación interna de Seguridad Operacional deberá contemplar lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> Establecer los criterios para la activación de una investigación de Seguridad Operacional. Designación de un investigador: indicar la política para la designación de investigador o grupo de investigadores. 	Aceptado Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.	- Hallazgos y recomendaciones de Investigación interna de Seguridad Operacional. El proceso para la investigación interna de Seguridad Operacional deberá contemplar lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> Establecer los criterios para la activación de una investigación de Seguridad Operacional. Designación de un investigador: indicar la política para la designación de investigador o grupo de investigadores.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>La investigación debe incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> iii) Establecer cronogramas de sucesos clave, incluyendo las acciones de las personas involucradas. iv) Incluir a Análisis de las políticas y procedimientos relacionados con las actividades. v) Incluir a Análisis de las decisiones adoptadas con respecto al suceso. vi) Incluir la identificación de los controles de riesgos que estaban implementados y que deberían haber evitado que ocurriera el suceso. vii) Incluir el análisis de los datos de Seguridad Operacional de sucesos previos o similares. viii) Factores contribuyentes. ix) Conclusiones y recomendaciones. 		<p>La investigación debe incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> iii) Establecer cronogramas de sucesos clave, incluyendo las acciones de las personas involucradas. iv) Análisis de las políticas y procedimientos relacionados con las actividades. v) Análisis de las decisiones adoptadas con respecto al suceso. vi) La identificación de los controles de riesgos que estaban implementados y que deberían haber evitado que ocurriera el suceso. vii) El análisis de los datos de Seguridad Operacional de sucesos previos o similares. viii) Factores contribuyentes. ix) Conclusiones y recomendaciones.
GAP	A4, inciso k) Sección 6, cuarta viñeta	<p>- Análisis de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar un procedimiento para realizar un análisis de Seguridad Operacional que incluya algunas de las siguientes metodologías: análisis descriptivo, análisis inferencial, análisis predictivo o una combinación de las anteriores, sin ser limitativa, el cual debe contemplar lo siguiente:</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><i>Se sugiere que en esta versión de la NOM se incluya como un aspecto opcional a desarrollar y que sea el Estado quien empiece a guiar a los proveedores con mayor madurez el cómo implementar los análisis de seguridad operacional de forma eficaz, pues exigirlo para el proceso de certificación del SMS de los proveedores que aún no terminan de implementar todas las fases podría ser contraproducente y frustrante. Por lo anterior, se propone la siguiente redacción:</i></p> <p><i>"El proveedor de servicios, dependiendo del tamaño de su organización y madurez de su sistema, o bajo solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, desarrollará un procedimiento para realizar un análisis de seguridad operacional a través de alguna de las metodologías estadísticas comunes (análisis descriptivo, inferencial o predictivo) o una combinación de estas, el cual debería considerar lo siguiente:." [Sic].</i></p>	<p>Aceptado</p> <p>Se hace la adecuación en la redacción en función de darle claridad al regulado.</p>	<p>- Análisis de Seguridad Operacional.</p> <p>El proveedor de servicio debe desarrollar un procedimiento para realizar análisis de Seguridad Operacional, el cual debe contemplar lo siguiente:</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, quinta viñeta, inciso i)	i) Comprensión y definición del cambio que considere quiénes quienes y qué que aspectos se verán afectados dentro de la organización.	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	i) Comprensión y definición del cambio que considere quienes y que aspectos se verán afectados dentro de la organización.
		iii) Plan de Acción, el cual defina qué que es lo que deberá realizarse, quiénes serán los responsables de las medidas que se apliquen, así como la secuencia y programación de las tareas.	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	iii) Plan de Acción, el cual defina que es lo que deberá realizarse, quiénes serán los responsables de las medidas que se apliquen, así como la secuencia y programación de las tareas.
GAP	A4, inciso k) Sección 6, quinta viñeta, inciso v)	v) Plan de garantía. Comentario (GAP) <i>Se sugiere complementar la redacción del inciso v) conforme a lo señalado en el Doc. 9859. [Sic].</i>	No aceptado La definición de Plan de Garantía se encuentra incluida en el numeral 3.40 de la presente Norma.	No aplica
AFAC	A4, inciso k) Sección 6, sexta viñeta, inciso i)	- Mejora continua del SMS. El proveedor de servicio deberá realizar evaluaciones proactivas (auditorías, encuestas, evaluaciones, sin ser limitativa) a instalaciones, equipamiento, documentación, procedimientos, el desempeño del personal, los sistemas de control y mitigación de riesgos de Seguridad Operacional, donde identifique las áreas o procesos donde se requiera mejorar su desempeño. El procedimiento de mejora continua debe considerar lo siguiente: i) Se evalúe <u>evalúe</u> la efectividad del proceso donde se implementará la mejora, mismo que identifique las causas raíz del bajo desempeño.	Aceptado Se realiza corrección ortográfica.	- Mejora continua del SMS. El proveedor de servicio deberá realizar evaluaciones proactivas (auditorías, encuestas, evaluaciones, sin ser limitativa) a instalaciones, equipamiento, documentación, procedimientos, el desempeño del personal, los sistemas de control y mitigación de riesgos de Seguridad Operacional, donde identifique las áreas o procesos donde se requiera mejorar su desempeño. El procedimiento de mejora continua debe considerar lo siguiente: i) Se evalúe la efectividad del proceso donde se implementará la mejora, mismo que identifique las causas raíz del bajo desempeño.
AMEIA	A4, inciso l) Sección 7	l) Sección 7.- Promoción de la Seguridad Operacional. Comentario (AMEIA) <i>Se sugiere revisar la información referida de la OACI y con base en ello desarrollar los textos respectivos en estos incisos, considerando que se incluya solo una guía de los requerimientos a desarrollar por parte del proveedor de servicio sin entrar en detalle en algunos de ellos ya que se ocasiona la omisión de la descripción de los demás. Por ejemplo, se sugiere solo indicar los temas a tratar señalando "los títulos" de los requerimientos sin hacer descripciones particulares. Por otra parte, el comentario general que se hace sobre el Apéndice "A" relativo a las disposiciones que el proveedor de servicio debe cumplir y que no forman parte requisitos del contenido del manual se deben reubicar en el cuerpo principal de la NOM ya que estos numerales contienen algunas de estas disposiciones. [Sic].</i>	No Aceptado Se mantiene el texto actual, debido a que son requerimientos que establece OACI, así mismo respecto a los requerimientos que establecen en el Apéndice "A" Normativo, es indispensable que se mantengan documentados en el contenido del Manual SMS.; por lo que se mantiene el texto; así mismo actualmente la industria lo comprende y lo implementa.	No aplica

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC	A4, inciso l) Sección 7, primera viñeta	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación e Instrucción en materia de Seguridad Operacional. <p>El proveedor de servicio debe definir el proceso de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional adecuado al nivel de involucramiento y participación del personal en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual debe contar con lo siguiente:</p>	<p>Aceptado</p> <p>Se realiza corrección gramática correspondiente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación e Instrucción en materia de Seguridad Operacional. <p>El proveedor de servicio debe definir el proceso de capacitación e instrucción en materia de Seguridad Operacional adecuado al nivel de involucramiento y participación del personal en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual debe contar con lo siguiente:</p>
AFAC Grupo Aeroméxico	A4, inciso l) Sección 7, primera viñeta	<p>El proveedor de servicio que imparta la capacitación e instrucción al interior de la organización debe garantizar que el responsable de impartir la capacitación en Seguridad Operacional cuente con capacitación específica en formación de instructores y técnicas didácticas, así como un curso cada dos años en materia de Seguridad Operacional por un centro de capacitación y/o adiestramiento autorizado o reconocido por la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica.</p> <p>En caso de que el proveedor de servicio se capacite por un Centro de Capacitación, debe garantizar que el instructor y el programa se encuentren vigentes y autorizados por la Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica.</p> <p>Comentario (Grupo Aeroméxico)</p> <p><u>Complementar el párrafo de la siguiente manera: "... por la Autoridad Aeronáutica *cuando este servicio se realice con fines comerciales.*"</u></p> <p><u>Es importante señalar cuando este servicio sea prestado con fines comerciales, en el supuesto de prestadores de servicio que pudieran contar con un centro de capacitación como parte de su organización. [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptado</p> <p>Se remplace el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Con relación al comentario, se mantiene el texto actual con el fin de que el requerimiento sea aplicable a todos los proveedores de servicios, con el objeto de que la capacitación se encuentre actualizada.</p>	<p>El proveedor de servicio que imparta la capacitación e instrucción al interior de la organización debe garantizar que el responsable de impartir la capacitación en Seguridad Operacional cuente con capacitación específica en formación de instructores y técnicas didácticas, así como un curso cada dos años en materia de Seguridad Operacional por un centro de capacitación y/o adiestramiento autorizado o reconocido por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>En caso de que el proveedor de servicio se capacite por un Centro de Capacitación, debe garantizar que el instructor y el programa se encuentren vigentes y autorizados por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>
GAP	A4, inciso m) Sección 8, primera viñeta	<p>- Directorios.</p> <p>Citar los nombres completos, puestos, teléfonos y correos electrónicos de todas las personas del Organigrama General, Organigrama de Seguridad Operacional, así como de aquellas dependencias de apoyo externo para casos de emergencia.</p> <p>Comentario (GAP)</p> <p><u>Se sugiere que el directorio se mantenga únicamente enfocado a las personas involucradas directamente en la implementación y mantenimiento del SMS (Ejecutivo Responsable, Responsable de Seguridad Operacional y Comités de Seguridad Operacional), pues al señalar que se debe incluir la información de todas las personas del Organigrama General genera la necesidad de hacer revisiones poco prácticas derivado de los cambios organizacionales que implican tiempos importantes para la revisión y aprobación de la documentación. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que el directorio forma parte del proceso de comunicación y coordinación interna y externa. Ejemplo, en el caso de la atención de una emergencia o una coordinación con la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>	No aplica

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	A4, inciso m) Sección 8, tercera viñeta	<p>- Bibliografía.</p> <p>Citar todos los documentos empleados para la elaboración del Manual SMS y enunciar los artículos específicos en el caso de leyes y reglamentos.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><i>Se sugiere eliminar el requerimiento que se señala en este inciso en la sección de Bibliografía relativo a "... enunciar los artículos específicos en el caso de leyes y reglamentos ..." considerando que en la bibliografía no se deben integrar referencias a leyes o reglamentos, ya que esa sección se desarrolla con el objetivo de producir la compilación de las fuentes documentales que se han utilizado para la elaboración del Manual SMS. Aunado a lo anterior, el citar artículos no otorga mayores conocimientos sobre la legislación aplicable, por lo que es más conveniente que el prestador de servicio incluya dentro de sus programas de capacitación un tema relativo a ello. [Sic].</i></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que no aporta al contenido técnico de la norma.</p>	No aplica
AFAC AMEIA	Apéndice B1	<p>B1. Introducción.</p> <p>La implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en una organización es un proceso complicado; ya que, deben ser tomados en cuenta diversos factores, entre los cuales se pueden mencionar: el conocimiento del proveedor de servicio con respecto a dicho sistema y los recursos con los que cuenta la organización para poder implementarlo.</p> <p>Por lo que, al dividir la implementación del SMS por fases, permite que el SMS sea mucho más sólido a medida que se implementa cada fase; garantizando que la carga de trabajo sea más sencilla, transparente y que los recursos de la organización puedan ser asignados parcialmente; con el fin de que dicha organización tenga como objetivo una implementación realista del SMS.</p> <p>Por lo tanto, en este Apéndice se proponen <u>establecen</u> cuatro fases de implementación del SMS, considerando que cada una de ellas esté relacionada con cada uno de los componentes que integran el sistema y los cuales se enuncian en el numeral 5.3. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>Aceptado</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>B1. Introducción.</p> <p>La implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en una organización es un proceso que debe tomar en cuenta diversos factores, entre los cuales se pueden mencionar: el conocimiento del proveedor de servicio con respecto a dicho sistema y los recursos con los que cuenta la organización para poder implementarlo.</p> <p>Por lo que, al dividir la implementación del SMS por fases, permite que sea mucho más sólido a medida que se implementa cada fase; garantizando que la carga de trabajo sea más sencilla, transparente y que los recursos de la organización puedan ser asignados parcialmente; con el fin de que dicha organización tenga como objetivo una implementación realista.</p> <p>Por lo tanto, en este Apéndice se establecen cuatro fases de implementación del SMS, considerando que cada una de ellas esté relacionada con cada uno de los componentes que integran el sistema y los cuales se enuncian en el numeral 5.3. de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Comentario (AMEIA) <u>Corregir la redacción del texto toda vez que se declara una apreciación al señalar que "... es un proceso complicado; ya que ...", la cual no cumple con los criterios de redacción de las Normas Oficiales Mexicanas, aunado al incorrecto uso de puntuación seguido a este texto.</u></p> <p><u>Es repetitivo el uso del acrónimo "SMS", corregir la redacción del texto como corresponda.</u></p> <p><u>Considerando que es una Norma de cumplimiento obligatorio, aunado a que es un Apéndice normativo, debe corregirse el texto de este párrafo para eliminar la redacción que refiere una propuesta, considerando que no da certeza jurídica sobre el requerimiento que se plantea. Considerar además que un prestador de servicio podrá elegir más de cuatro fases, por lo que se deberá contemplar esta posibilidad en la redacción de este párrafo. Cabe aclarar que el Doc. 9859 no señala un mínimo de etapas. [Sic].</u></p>		
AMEIA	Apéndice B3.1	<p>B3.1. El Plan de Implementación no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, ningún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el proveedor de servicio.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>Es repetitivo el uso de la palabra "ningun(a)", corregir la redacción del texto como corresponda. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado Se realiza corrección gramatical.</p>	<p>B3.1. El Plan de Implementación no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el proveedor de servicio.</p>
AMEIA	Apéndice B3.2	<p>B3.2. El proveedor de servicio es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Plan de Implementación, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental u otra disposición aplicable.</p> <p>Comentario (AMEIA) <u>9 de mayo de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se abroga la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y se expide la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, por lo que debe corregirse este numeral como corresponda. [Sic].</u></p>	<p>Aceptado Se realiza corrección gramatical.</p>	<p>B3.2. El proveedor de servicio es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Plan de Implementación, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública u otra disposición aplicable.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	Apéndice B3.3	<p>B3.3. El Plan de Implementación no debe exceder un periodo de 48 meses para su aplicación total, garantizando así que la implementación del SMS en la organización sea efectiva.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Este numeral no es un requerimiento del contenido del plan de implementación de acuerdo con el objetivo principal del Apéndice normativo, por lo que sugiere eliminar este numeral. En su caso, el proveedor de servicio, con base en la experiencia sobre el conocimiento de su organización, de sus operaciones y de las necesidades para la implementación del SMS deberá determinar el periodo de cumplimiento, por lo que se deberá señalar una disposición la cual indique que será este proveedor el responsable de determinar cuál será el tiempo idóneo que le tomará la implementación del SMS. Aunado a lo anterior, véase comentario al numeral 4.3. contenido en esta tabla. [Sic].</u></p>	<p>No Aceptado</p> <p>Se mantiene el texto actual, debido a que es importante contar con un plazo máximo para la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional; lo anterior para cumplir con los objetivos que el estado mexicano mantiene con OACI, así mismo actualmente la industria lo reconoce y lo aplica de esa forma.</p>	No aplica
AMEIA	Apéndice B3.4, incisos a) b) c) d) e)	<p>B3.4. El Plan de Implementación y sus enmiendas deben:</p> <p>a) Debe Eestar estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta.</p> <p>b) Contar con <u>índice(s), capítulos y/o numerales y un control de revisiones, índice(s), capítulos y/o numerales, e indicar con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) el cual contenga las políticas para llevar a cabo las "revisiones" al Plan de Implementación, en donde se indique la forma de identificar los cambios realizados en el contenido del Plan de Implementación con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) así como los procedimientos para que dichas revisiones sean del conocimiento del personal y de la Agencia Federal de Aviación Civil; así como indicar el área responsable de llevar a cabo tal actividad.</u></p> <p>El proveedor de servicio no debe hacer uso de boletines y/o revisiones temporales.</p> <p>el cambio realizado en el contenido del documento.</p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se mantiene el texto del inciso a) y b) debido a que actualmente la industria lo comprende y lo implementa de esa forma.</p> <p>Respecto al inciso c), se realiza corrección a la redacción del requerimiento.</p> <p>Se mantiene en el inciso e) la redacción toda vez que el idioma oficial del Estado Mexicano es el español.</p>	<p>B3.4. El Plan de Implementación y sus enmiendas deben:</p> <p>a) Debe estar estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta.</p> <p>b) Contar con índice(s), capítulos y/o numerales y un control de revisiones, el cual contenga las políticas para llevar a cabo las "revisiones" al Plan de Implementación, en donde se indique la forma de identificar los cambios realizados en el contenido del Plan de Implementación con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) así como los procedimientos para que dichas revisiones sean del conocimiento del personal y de la Agencia Federal de Aviación Civil; así como indicar el área responsable de llevar a cabo tal actividad.</p> <p>El proveedor de servicio no debe hacer uso de boletines y/o revisiones temporales.</p> <p>c) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social, así como logotipo de la organización del proveedor de servicio. De ser el caso, la información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo, tablas de riesgo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>c) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social o denominación, así como logotipo de la organización del proveedor de servicio. De ser el caso, la información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo, tablas de riesgo.</p> <p>d) Contener un control de distribuciones <u>distribución del Plan de Implementación</u>, incluyendo: política, procedimientos, responsabilidades y limitaciones de la edición, impresión, distribución, uso y control de esta información entre su personal, así como de las personas o áreas encargadas de este documento en su distribución, actualización y/o vigencia, a través de los sistemas de red, de área local o de forma individual por cada equipo de cómputo; y</p> <p>e) Elaborarse en idioma español, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Varios de los requerimientos que se señalan no son aplicables al Plan original o a las enmiendas, como es el caso de las marcas de cambio en el documento original o contener un control de distribuciones, entre otros. Por lo anterior se sugiere separar los requerimientos de presentación del Plan de implementación original y los de las enmiendas.</u></p> <p><u>Aclarar a que se refiere la "denominación". En su caso redactar conforme a la figura legal de cada uno de los prestadores de servicio. Considerar que algunos prestadores de servicios no tienen un logotipo.</u></p> <p><u>Debiera decir "control de distribución del Plan de Implementación" Aclarar cuál es el alcance de la declaración que señala "distribución, actualización y/o vigencia, cuando el requerimiento del inciso d) señala que se refiere al control de distribución. Considerar que en algunos casos no se distribuye, sino que se da acceso a través de la red local o de Internet/Intranet, con claves a niveles de acceso diferentes de acuerdo al cargo o posición dentro de la organización.</u></p> <p><u>No solo se utilizan términos aeronáuticos, sino que además se integran anglicismos. Cambiar a términos en inglés sean o no aeronáuticos. Considerar solo el idioma inglés por ser de uso común a nivel internacional en lugar de lo requerido como "otro idioma", ya que de lo contrario se aceptaría el ruso, chino mandarín o alemán, por mencionar algunos. [Sic].</u></p>		<p>d) Contener un control de distribución del Plan de Implementación, incluyendo: política, procedimientos, responsabilidades y limitaciones de la edición, impresión, distribución, uso y control de esta información entre su personal, así como de las personas o áreas encargadas de este documento en su distribución, actualización y a través de los sistemas de red, de área local o de forma individual por cada equipo de cómputo; y</p> <p>e) Elaborarse en idioma español, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	Apéndice B3.5	<p>B3.5. Las enmiendas que se efectúen al Plan de Implementación, deben presentarse a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica</u> en formato electrónico y por separado para su revisión, mismas que deben contener las hojas del Plan de Implementación que están siendo revisadas <u>conforme al control de revisiones</u>, además de una versión completa del Plan de Implementación con la revisión integrada al mismo, además de presentarse utilizando formatos de programas de cómputo "de sólo lectura", comercialmente disponibles y sin costo de adquisición, o de programas de cómputo compatibles con los que posea la Autoridad Aeronáutica.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Se tiene separada la información de enmiendas en B3.4. y B3.5. por lo que se sugiere integrar los requerimientos de éstas en un solo numeral. [Sic].</i></p>	<p>Aceptada Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil. Se realiza la adecuación correspondiente al texto.</p>	<p>B3.5. Las enmiendas que se efectúen al Plan de Implementación, deben presentarse a la Agencia Federal de Aviación Civil en formato electrónico y por separado para su revisión, mismas que deben contener las hojas del Plan de Implementación que están siendo revisadas conforme al control de revisiones, además de una versión completa del Plan de Implementación con la revisión integrada al mismo.</p>
AMEIA	Apéndice B3.6, inciso a)	<p>B3.6. El proveedor de servicio debe presentar:</p> <p>a) El Plan de Implementación <u>debe presentarse</u> en formato <u>de documento portátil (PDF)</u> electrónico no editable en un dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Considerar que muchas de las computadoras actuales ya no tienen el dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble, además de que la información se presenta en la Ventanilla Electrónica, vigente a la fecha, de acuerdo a los lineamientos de entrega que dicha ventanilla ha establecido. Eliminar la numeración del segundo párrafo con el inciso "a)" ya es innecesaria y adecuarse este numeral en un solo párrafo. [Sic].</i></p>	<p>Aceptada Se realiza la adecuación correspondiente al texto.</p>	<p>B3.6. El proveedor de servicio debe presentar:</p> <p>a) El Plan de Implementación debe presentarse en formato de documento portátil (PDF) en un dispositivo de almacenamiento óptico y extraíble.</p>
AMEIA	Apéndice B3.7	<p>B3.7. El Plan de Implementación puede hacer referencia a la documentación técnica o de servicio de fabricantes, así como a otras fuentes o manuales y/o documentos autorizados del proveedor de servicio. Dicha información debe estar contenida en el dispositivo de almacenamiento que contiene la enmienda del Plan de Implementación, lo anterior para su pronta consulta.</p> <p>Comentario (AMEIA) <i>Considerar el comentario vertido al numeral B3.6. sobre la presentación de la información en la ventanilla electrónica de la AFAC [Sic].</i></p>	<p>No Aceptada Se mantiene el texto actual.</p>	<p>No aplica</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	Apéndice B4, incisos a) b) c) d) e) f) g)	<p>B4. Contenido del Plan de Implementación.</p> <p>La información que se establece a continuación debe ser considerada como ilustrativa mas no limitativa para la elaboración del Plan de Implementación, el cual debe contener y desarrollar la siguiente información:</p> <p>Nota: En caso de utilizar una organización diferente a la indicada en la presente norma, se debe indicar mediante una referencia cruzada a esta norma, la referencia a cada uno de los puntos señalados.</p> <p>a) Portada del Plan de Implementación; debe contener la base de operaciones y domicilio fiscal.</p> <p>b) Presentación del Plan de Implementación; debe contener fecha de revisión, número de revisión, membrete con razón social y/o logotipo del proveedor de servicio en cada página.</p> <p>c) Registro de enmiendas; debe contener tres columnas en las que se registre el número de revisión, fecha de la revisión, e iniciales del nombre del responsable de las enmiendas, este registro debe estar siempre disponible en el Plan de Implementación, para así mantener las firmas de quienes realizaron las inserciones.</p> <p>d) Lista de páginas efectivas; debe registrarse a manera de lista, los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Número de página. - Número de revisión. - Fecha de revisión de páginas. <p>e) Índice general.</p> <p>f) Sección 1.- Análisis de fFaltante.</p> <p>Presentar un "análisis del faltante"; es decir, un análisis para identificar cuáles componentes y elementos del SMS ya están actualmente incorporados y funcionando en la organización, a fin de determinar qué componentes y elementos deben ser agregados, realineados o modificados para la implementación de su propio SMS.</p> <p>g) Sección 2.- Diagrama Gantt.</p> <p>Realizar un Diagrama Gantt, a partir de los resultados obtenidos del análisis del faltante, el Titular del Área de Seguridad Operacional desarrollará el Diagrama Gantt de la organización, de acuerdo con el tamaño y complejidad de la misma.</p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se realiza la adecuación correspondiente al texto.</p>	<p>B4. Contenido del Plan de Implementación.</p> <p>La información que se establece a continuación debe ser considerada para la elaboración del Plan de Implementación.</p> <p>En caso de utilizar un orden diferente a lo indicado en la presente norma, se debe indicar mediante una referencia cruzada a esta norma, la referencia a cada uno de los puntos señalados.</p> <p>a) Portada del Plan de Implementación; debe contener la base de operaciones y domicilio fiscal.</p> <p>b) Presentación del Plan de Implementación; debe contener fecha de revisión, número de revisión, membrete con razón social y/o logotipo del proveedor de servicio en cada página.</p> <p>c) Registro de enmiendas; debe contener tres columnas en las que se registre el número de revisión, fecha de la revisión, e iniciales del nombre del responsable de las enmiendas, este registro debe estar siempre disponible en el Plan de Implementación, para así mantener las firmas de quienes realizaron las inserciones.</p> <p>d) Lista de páginas efectivas; debe registrarse a manera de lista, los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Número de página. - Número de revisión. - Fecha de revisión de páginas. <p>e) Índice general.</p> <p>f) Sección 1.- Análisis de faltante.</p> <p>Presentar un "análisis del faltante"; es decir, un análisis para identificar cuáles componentes y elementos del SMS ya están actualmente incorporados y funcionando en la organización, a fin de determinar qué componentes y elementos deben ser agregados, realineados o modificados para la implementación de su propio SMS.</p> <p>g) Sección 2.- Diagrama Gantt.</p> <p>Realizar un Diagrama Gantt, a partir de los resultados obtenidos del análisis del faltante, el Titular del Área de Seguridad Operacional desarrollará el Diagrama Gantt de la organización, de acuerdo con el tamaño y complejidad de la misma.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>El Plan de Implementación debe estar avalado y firmado por el Ejecutivo Responsable y ser actualizado previamente antes de solicitar una inspección por parte de la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica; esto con el fin que el proveedor de servicio verifique que las actividades se han implementado acorde a los tiempos establecidos en el Diagrama Gantt y el análisis del faltante esté reevaluado.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Cambiar la redacción que señala "...se considera como ilustrativa ...", ya que se trata de un apéndice normativo y tal aseveración sugiere una forma opcional y no obligatoria, debiendo al menos haber un requerimiento mínimo.</u></p> <p><u>Toda vez que se trata de un apéndice normativo, de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios.</u></p> <p><u>Aunado a lo señalado en el comentario anterior sobre la Nota, es necesario clarificar la redacción del párrafo, para definir claramente cuál es el requerimiento que se pretende, además de eliminar el uso repetido de la palabra "referencia", por lo que se sugiere cambiar el texto para quedar como: "... Durante la elaboración del Plan de Implementación por parte del proveedor de servicio, en el caso de utilizar una estructura que difiera de la requerida en este numeral, se debe integrar una sección para señalar mediante una referencia cruzada el cumplimiento respecto de cada requerimiento indicado a continuación: ..."</u></p> <p><u>Se debe considerar que lo operadores aéreos y SENEAM, entre otros proveedores de servicios identificados en el campo de aplicación no cumplirían con algunos de los requerimientos de estos numerales, previendo que: 1) SENEAM o un concesionario o permisionario de aeropuerto no tienen una base de operaciones; 2) No todos tienen un membrete que incorpora la razón social y no todos tiene razón social, como los gobiernos federales, estatales o municipales.</u></p>		<p>El Plan de Implementación debe estar avalado y firmado por el Ejecutivo Responsable y ser actualizado previamente antes de solicitar una inspección por parte de la Agencia Federal de Aviación Civil; esto con el fin que el proveedor de servicio verifique que las actividades se han implementado acorde a los tiempos establecidos en el Diagrama Gantt y el análisis del faltante esté reevaluado.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>entre otras variantes. Por lo anterior, se deben considerar los requerimientos particulares para estos tipos de proveedores de servicios.</u></p> <p><u>Se sugiere reestructurar el orden y contenido del inciso c) con el objeto de incorporar en las primeras secciones del Plan de Implementación que elabore el proveedor de servicio, los datos y características generales y administrativas de dicho Plan para que en este inciso c) se incorpore la siguiente información: Incluir toda la información aplicable al Plan de Implementación que señala el numeral A4., inciso g) "Sección 2.- Distribución del Manual SMS" y denominarla como inciso c) "Sección 1. Control, Administración y distribución del Plan de Implementación", dado que no se describen criterios similares a los del Manual SMS; se deben reenumerar las secciones siguientes. Integrar a este nuevo inciso c) los requerimientos de los incisos c), d) y e) actuales, dado que sus contenidos son equivalentes y complementarios, como las revisiones y sus políticas de elaboración, por mencionar un ejemplo.</u></p> <p><u>Clarificar el requerimiento, ya que se menciona al "responsable de las enmiendas" pero al final se indica a "quienes realizaron las inserciones" y en muchos de los casos serán diferentes personas, ya que el responsable no es necesariamente el que inserta una enmienda. Aunado a lo anterior no es claro el requisito sobre las firmas e iniciales que se piden en el texto. Este requerimiento presupone la elaboración del documento en papel, sin embargo, se deben considerar disposiciones sobre documentos digitales que son solo para lectura.</u></p> <p><u>Corregir el texto inicial para indicar: "d) Lista de páginas efectivas; deben registrarse en una tabla, los siguientes datos por cada página que contenga el Plan de Implementación: ..." Asimismo, se debe señalar que en el caso de las hojas que correspondan a la primera edición u original del Plan de Implementación, la columna que requiere el "número de revisión" debiera llevar la palabra "original" y en la columna de "fecha de revisión de páginas" se incorporará la fecha de la edición que corresponda (original o subsecuente) considerando el comentario del siguiente párrafo. Describir requerimientos respecto de la incorporación de información sobre una primera edición del Plan de Implementación o las subsecuentes que podría realizar el proveedor de servicio a este manual.</u></p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Se ha colocado antes del numeral B5 el requerimiento de Análisis de faltante, el cual corresponde a información que debe de ir dentro de la primera fase, tal como lo señala el Doc. 9859, por lo que este requerimiento se debe reubicar en la sección señalada. Aunado a lo anterior ya lo requiere el primer párrafo del numeral B5.1. haciéndose repetitivo este requerimiento, por lo que se debe integrar en un solo numeral considerando el comentario del párrafo anterior.</u></p> <p><u>Se han colocado antes del numeral B5 los requerimientos de Diagrama de Gantt debiendo estar integrada esta información dentro de la primera fase, tal como lo señala el Doc. 9859, por lo que este requerimiento se debe reubica en la sección señalada. Asimismo, se debe corregir y aclarar el texto ya que la redacción es inconsistente a partir de una separación con signos de puntuación (comas) y refiere que este diagrama se realiza a partir de los resultados obtenidos del análisis del faltante, lo cual no corresponde con lo señalado en Anexo 19 y en el Doc. 9859, considerando que la OACI refiere este método de planeación, como una manera de implementar el sistema completo y no solo de resultados de análisis de faltantes. Asimismo, al requerir un diagrama derivado de un análisis de faltante no cubrirá el objetivo de implementación global del SMS y solo atendería a los hitos resultantes de dicho análisis. Es importante recordar que un diagrama de Gantt es una herramienta de gestión de proyectos que ilustra el trabajo realizado durante un período de tiempo en relación con el tiempo previsto para el trabajo, que ayudará a visualizar las tareas y principales hitos de una forma práctica.</u></p> <p><u>Clarificar que aval es el que se requiere en este párrafo además de la firma. ¿Se firma cada hoja?, ¿En dónde se firma o en qué sección en particular se firma?, entre otras preguntas, por lo que se debe clarificar el requerimiento de firma. Se requiere una actualización previa a una solicitud de inspección, sin embargo, esto corresponde a un proceso de evaluación de la conformidad, por lo que dicho requerimiento debe reubicarse en la sección 11 de la NOM, debiendo precisar bajo que situaciones específicas se realizarán tales inspecciones. Revisar el uso correcto del término "inspección" para el objetivo que pretende la AFAC, conforme a lo indicado en la LIC. Señalar cuáles serán los alcances, criterios y/o términos de una "reevaluación del análisis de faltante". En su caso se debe describir que es lo que se espera de esta petición.</u> [Sic].</p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AMEIA	Apéndice B5	<p>B5. Fases de implementación. La información que se establece a continuación se considera como ilustrativa mas no limitativa para el Plan de Implementación, el cual debe desarrollarse en las siguientes fases: Comentario (AMEIA) <u>Se ha eliminado la información de la "descripción del sistema" dentro del plan de implementación del SMS y se ha integrado solo al contenido al Manual de SMS; sin embargo, esta información debe estar contenida en ambos documentos como se señala en el Doc. 9859 con las diferencias que en el mismo se señalan para el Manual SMS como para el Plan de Implementación. Por lo anterior se sugiere que la información relativa a la "descripción del sistema" se requiera tanto para el manual SMS como para el plan de implementación en la forma en que se indica para cada uno en el Doc. 9859. Véanse además los comentarios a los numerales A4. Inciso f) tercera viñeta y B4. Inciso f). [sic].</u></p>	<p>No Aceptada Se mantiene el texto actual con el objeto de no duplicar la información en ambos documentos, y evitar revisiones innecesarias.</p>	No aplica
AFAC AMEIA	Apéndice B5.1	<p>B5.1. Fase I Planificación y documentación de la implementación del SMS. Durante esta fase se deben establecer los principios básicos de planeación y las líneas de responsabilidad del personal involucrado en la implementación del SMS; dichos principios deben surgir del análisis de faltante realizado por el proveedor de servicio, permitiendo así, conocer la situación de los procesos de gestión de Seguridad Operacional existentes y los que se requieren implementar. Para dar cumplimiento a la Fase I, el proveedor de servicio debe presentar ante la <u>Agencia Federal de Aviación Civil Autoridad Aeronáutica</u> lo siguiente: a) Plan de Implementación. b) Manual SMS. c) Entrevista y currículum vitae <u>vitae</u> del Titular del Área de Seguridad Operacional. Comentario (AMEIA) <u>El requerimiento de presentación de información y documentación corresponde a la forma en que se cumplirá la NOM, por lo que debe reubicarse a la sección 11 sobre la evaluación de la conformidad.</u> <u>El requerimiento de una entrevista y de la presentación de información y documentación corresponde a la forma en que se cumplirá la NOM, por lo que debe reubicarse a la sección 11 sobre la evaluación de la conformidad. Asimismo, es necesario que se establezca dentro de la sección 11 la forma en que se cumplirán los requerimientos para el titular del área de seguridad operacional, conforme a lo indicado en el numeral 6.3., inciso b). [sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil. Se mantiene el requerimiento en el presente numeral, debido a que refiere lo que el proveedor de servicios debe presentar a la Agencia Federal de Aviación Civil para dar cumplimiento a la Fase I.</p>	<p>B5.1. Fase I Planificación y documentación de la implementación del SMS. Durante esta fase se deben establecer los principios básicos de planeación y las líneas de responsabilidad del personal involucrado en la implementación del SMS; dichos principios deben surgir del análisis de faltante realizado por el proveedor de servicio, permitiendo así, conocer la situación de los procesos de gestión de Seguridad Operacional existentes y los que se requieren implementar. Para dar cumplimiento a la Fase I, el proveedor de servicio debe presentar ante la Agencia Federal de Aviación Civil lo siguiente: a) Plan de Implementación. b) Manual SMS. c) Entrevista y currículum vitae del Titular del Área de Seguridad Operacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
AFAC AMEIA	Apéndice B5.3	<p>B5.3. Fase III Procesos proactivos de Seguridad Operacional.</p> <p>En la realización de esta Fase III, se debe poner en práctica aquellos elementos del Plan de Implementación, tomando en cuenta los puntos indicados en el numeral B5.2, anterior, corrigiendo por otro lado los problemas detectados del resultado de la implementación de los procesos de la Fase II e incorporando los procesos proactivos:</p> <p>a)Gestión de Riesgo (identificación de peligros de manera proactiva).</p> <p>Nota: El proveedor de servicio podrá solicitar a la <u>Agencia Federal de Aviación Civil</u> Autoridad Aeronáutica en una inspección la revisión de los procesos de Fase II y III; siempre y cuando garantice la implementación de éstos <u>estos</u> en concordancia a lo establecido en el Diagrama de Gantt.</p> <p>Comentario (AMEIA)</p> <p><u>Eliminar la numeración única de inciso a), ya que no hay una continuación a esta numeración.</u></p> <p><u>El requerimiento de solicitudes de inspección corresponde a la forma en que se cumplirá la NOM, por lo que debe reubicarse a la sección 11 sobre la evaluación de la conformidad. Elaborando una redacción adecuada a dicha evaluación y no en términos de solicitudes de inspección. Asimismo, debe evaluarse el uso del término "inspección" conforme lo describe la LIC para determinar su adecuada interpretación al requerimiento. Por lo que se refiere a al uso de la NOTA, de acuerdo con lo señalado en la Norma Mexicana NMX-Z-013, las notas y ejemplos integrados en el texto de una NOM, se deben usar únicamente para proporcionar información adicional destinada a ayudar a la comprensión o uso de la Norma. No deben contener requisitos o cualquier información considerada indispensable para el uso de la Norma. Por lo anterior, se sugiere revisar esta nota en la NOM, ya que se establecen disposiciones prescriptivas y/o el cumplimiento de requerimientos. Véase además el comentario "Sin correlativo 6°" al inicio de esta tabla de comentarios. [Sic].</u></p>	<p>Parcialmente Aceptada</p> <p>Se reemplaza el término "Autoridad Aeronáutica" numeral 3.7 por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Se mantiene el texto actual debido a que una aportación puntual al contenido técnico de la norma.</p>	<p>B5.3. Fase III Procesos proactivos de Seguridad Operacional.</p> <p>En la realización de esta Fase III, se debe poner en práctica aquellos elementos del Plan de Implementación, tomando en cuenta los puntos indicados en el numeral B5.2, anterior, corrigiendo por otro lado los problemas detectados del resultado de la implementación de los procesos de la Fase II e incorporando los procesos proactivos:</p> <p>- Gestión de Riesgo (identificación de peligros de manera proactiva).</p> <p>Nota: El proveedor de servicio podrá solicitar a la Agencia Federal de Aviación Civil en una inspección la revisión de los procesos de Fase II y III; siempre y cuando garantice la implementación de estos en concordancia a lo establecido en el Diagrama de Gantt.</p>

ASIGNACIÓN que otorga la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, para administrar, operar, explotar, y en su caso, construir el Aeropuerto Internacional General Servando Canales de Matamoros.

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

ASIGNACIÓN QUE OTORGA EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LIC. JORGE NUÑO LARA, A FAVOR DE LA SOCIEDAD DENOMINADA GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., EMPRESA DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, REPRESENTADA POR SU APODERADO Y REPRESENTANTE LEGAL ANTONIO CANCHOLA CASTRO A QUIENES EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARÁ LA "SECRETARÍA" Y "LA ASIGNATARIA", RESPECTIVAMENTE.

ANTECEDENTES

- I. Que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019, contempla doce principios rectores, tres Ejes Generales y la Visión hacia el 2024, cuyos contenidos tienen como prioridad el desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible que persigue el Estado Mexicano, así como los logros que se tendrán en 2024; buscando de esta forma, el bienestar general de la población, a través de la construcción de un modelo viable de desarrollo económico, de ordenamiento político y de convivencia entre los sectores sociales, que garantice un progreso con justicia y un crecimiento con bienestar, para demostrar que sin autoritarismo es posible imprimir un rumbo nacional; que la modernidad puede ser forjada desde abajo, sin excluir a nadie, y que el desarrollo no tiene que ser contrario a esa justicia social.
- II. Que la finalidad de la política económica, como principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, no es producir cifras y estadísticas armoniosas, sino generar bienestar para la población, retomando el camino del crecimiento con austeridad y sin corrupción; disciplina fiscal; cese del endeudamiento; creación de empleos; fortalecimiento del mercado interno e impulso al "agro", a la investigación, la ciencia y la educación.
- III. Que la Estrategia Nacional de Seguridad Pública del Gobierno de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 2019, establece como uno de sus objetivos, garantizar a la población de empleos, educación, salud y bienestar, por medio de la creación de fuentes de trabajo; la inversión tanto en infraestructura, así como en programas de desarrollo y bienestar sectoriales, regionales y coyunturales, a través de los cuales, el Gobierno Federal tiene como prioridad fortalecer el sector social de la economía, la industria, el comercio y sus servicios.
- IV. Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio de 2020, establece como objetivo prioritario 2, "Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional"; estrategia prioritaria 2.1, "Impulsar proyectos de infraestructura aeroportuaria y ferroviaria en función de las prioridades del desarrollo regional y la inclusión social, a fin de mejorar la cobertura y propiciar una mayor conectividad territorial, en particular en las zonas de menor crecimiento", y acción puntual 2.1.6, "Fomentar la modernización y ampliación de aeropuertos para mejorar la conectividad y fortalecer los programas de desarrollo regional y turístico".
- V. El artículo TERCERO Transitorio previsto en el Decreto por el que se crea la Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995, dispuso que, el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuaría administrando aeropuertos en los términos de su Decreto de creación de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 del mismo mes y año, y de sus decretos modificatorios, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en esta Ley, otorgue concesiones respecto de los aeropuertos administrados por dicho organismo.

Que dentro de la infraestructura aeroportuaria administrada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se suma la del Aeropuerto Internacional "General Servando Canales de Matamoros, ubicado en KM 9 Carretera a Ciudad Victoria, Ejido El Galaneño, Apartado Postal 417 Matamoros, Tamps., C.P. 87560, en apoyo al logro y los objetivos de las prioridades del desarrollo nacional que ha establecido el Ejecutivo Federal de conformidad al artículo 90 de la Constitución Política de los

Estados Unidos Mexicanos, así como a los artículos 3o y 9 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, cuyo propósito es dotar de infraestructura aeroportuaria y sostenible y competitiva al país en aquellas zonas que es requerida, cuyos servicios estimulen el desenvolvimiento del transporte aéreo, el desarrollo de aerovías y servicios a la navegación aérea para la aviación civil nacional e internacional.

- VI. “LA ASIGNATARIA” es una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria del Gobierno Federal, denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y su constitución como sociedad anónima, fue autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- VII. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria, cuya estructura accionaria está conformada según escrito de 16 de octubre de 2023 signado por el Apoderado y Representante Legal de “LA ASIGNATARIA” con un 99.999999991% propiedad del Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Marina y con un 0.000000009% propiedad de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, tal y como consta en la resolución tercera de la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas del 01 de septiembre de 2023, de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., protocolizada ante el licenciado Armando Mastachi Aguero, notario público 121 de la Ciudad de México, mediante el instrumento notarial 193522 de 06 de octubre de 2023, “LA ASIGNATARIA” quedó agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de Marina, conforme al Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de agosto de 2023.
- VIII. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria, integrante de la Administración Pública Federal, constituida como sociedad anónima de capital variable conforme a las leyes mexicanas, según consta en la escritura pública número 44337 de fecha 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe de Licenciado Emiliano Zubiria Maqueo, notario público número veinticinco en el entonces Distrito Federal, actualmente Ciudad de México, dicha escritura pública fue inscrita el día 25 de junio de 1998, bajo el folio mercantil 238575, en el Registro Público del Comercio del entonces Distrito Federal, actualmente Ciudad de México, misma que se agrega al presente título de Asignación como **Apéndice I**.
- IX. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria integrante de la Administración Pública Federal, en razón de ello, al ser una entidad paraestatal, se encuadra en el supuesto normativo previsto en los artículos 14Bis de la Ley de Aeropuertos, 13 y demás relativos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- X. Mediante el oficio GACM/DG/DCJ/0475/2023 del 12 de octubre de 2023, “LA ASIGNATARIA” presentó la solicitud correspondiente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el otorgamiento de una Concesión para administrar, operar, explotar y en su caso construir el Aeropuerto Internacional “General Servando Canales de Matamoros”, ubicado en KM 9 Carretera a Ciudad Victoria, Ejido El Galaneño, Apartado Postal 417 Matamoros, Tamps., C. P. 87560, no obstante, mediante el oficio GACM/DG/DCJ/0556/2023 del 23 de noviembre de 2023, “LA ASIGNATARIA” solicitó la posibilidad de que el título de Concesión sea otorgado por la vía de Asignación. Dichas solicitudes y los documentos que las sustentan se acompañan al presente título de Asignación como **Apéndice II**.
- XI. La “SECRETARÍA” tramitó ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la opinión favorable sobre la rentabilidad económica, el registro en la cartera del programa y proyecto de inversión, así como la determinación de las contraprestaciones que “LA ASIGNATARIA” deberá cubrir al Gobierno Federal, previstos en el artículo 10 Bis de la Ley de Aeropuertos.
- XII. La Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitió la opinión favorable a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes sobre la rentabilidad económica para otorgar el título de Asignación para la administración, operación, explotación y construcción del Aeropuerto Internacional “General Servando Canales de Matamoros”, ubicado en KM 9 Carretera a Ciudad Victoria, Ejido El Galaneño Apartado Postal 417 Matamoros, Tamps., C.P. 87560, misma que forma parte del presente título de Asignación como **Apéndice III**.
- XIII. El 04 de diciembre de 2023 se reunió la Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos a que se refieren los artículos 21 de la Ley de Aeropuertos y 21 de su Reglamento, y emitió opinión favorable a fin de que la “SECRETARÍA” otorgue a “LA ASIGNATARIA” la presente Asignación, lo cual consta en el acta de la referida sesión, misma que forma parte del presente título de Asignación como **Apéndice IV**.

- XIV.** Que de conformidad con el artículo 9 fracción V del Reglamento de la Ley de Aeropuertos “LA ASIGNATARIA” presentó el Convenio de Colaboración de 11 de octubre de 2023, que celebra Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; respecto de una superficie de 4,577,916.00 (cuatro millones quinientos setenta y siete novecientos dieciséis) metros cuadrados, documentación legal con la que se acredita la posibilidad de utilizar los terrenos para destinarlos a la administración, operación, explotación y en su caso, construcción del Aeropuerto Internacional “General Servando Canales de Matamoros”, ubicado en KM 9 Carretera a Ciudad Victoria, Ejido El Galaneño, Apartado Postal 417, Matamoros, Tamps., C. P. 87560.
- XV.** “LA ASIGNATARIA” acreditó tener las capacidades jurídica, técnica, administrativa y financiera necesarias para ser titular de la Asignación y ejercer los derechos y obligaciones establecidas en la presente Asignación, así como los supuestos previstos en el artículo 10 Bis de la Ley de Aeropuertos.
- XVI.** El Lic. Antonio Canchola Castro, en su carácter de Apoderado y Representante Legal de “LA ASIGNATARIA”, cuenta con la capacidad legal y facultades suficientes para suscribir el presente documento, según consta en la escritura pública número 78923, de fecha 18 de diciembre de 2018, otorgada ante la fe del Licenciado Luis de Angoitia Becerra, notario público número 109 de la Ciudad de México, documento que se agrega al presente título de Asignación como **Apéndice V**, facultades que a la fecha no le han sido modificadas, ni limitadas, ni revocadas de manera alguna.
- XVII.** “LA ASIGNATARIA” señala como su domicilio para recibir y oír notificaciones el ubicado en Boulevard Adolfo López Mateos, número 1990, Piso 7, Colonia Los Alpes, Alcaldía Álvaro Obregón, C.P. 01010.

En virtud de lo anterior, y con fundamento en los artículos 1o; 2o; 3o, fracción II, 14, 26, 36, fracciones I, V, VI, XII, XXIII, XXIV, XXV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 4, 6, fracciones I, III y XII, 10 BIS, 14 BIS, 20, 21, 25, y demás relativos de la Ley de Aeropuertos; 2, fracción II, 3, fracciones III y VI, 4, 5, 6, fracción VI, 28, fracciones III, V, VII y XIII, 72, 73, 74, 75, 76, 77 y demás relativos de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, 5, 8, 9, 13 y 20 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 1o, 2o, fracción I, 5o, fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la “SECRETARÍA”, con la opinión técnica sobre la propuesta presentada, emitida por la Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos prevista en el artículo 21 de la Ley de Aeropuertos, otorga la presente Asignación a favor de “LA ASIGNATARIA” conforme a las siguientes:

CONDICIONES

Capítulo I

Definiciones

1.1 Definiciones. Para efectos de la presente Asignación, se entenderá por:

Aeropuerto:	El Aeropuerto Internacional “General Servando Canales de Matamoros” que se refiere al Antecedente XIV, en relación con las Condiciones 2.1.1. y 2.2 de este Título.
Asignación:	El conjunto de derechos y obligaciones intransferibles a terceras personas física o morales privadas, que se otorgan por tiempo indefinido y a favor de “LA ASIGNATARIA”, para la administración, operación, explotación, y en su caso, construcción del Aeropuerto, identificado en este título, cuya descripción se encuentra en la condición 2.2 de la presente Asignación.
Asignataria:	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., es una sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas que, al momento del otorgamiento de esta Asignación, es una empresa estatal mayoritaria del Gobierno Federal.
Infraestructura Aeroportuaria:	Instalaciones y equipos ubicados en el área que comprende la poligonal del Aeropuerto descrita en el Anexo 1 , incluida la Zona de Protección Aérea.
Ley:	La Ley de Aeropuertos.
Reglamento:	El Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
Secretaría:	La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

- Servicios:** Los aeroportuarios, complementarios y comerciales descritos en los artículos 48 de la Ley de Aeropuertos, 55, 56 y 65, y demás relativos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, cuya referencia se encuentra especificada en la condición 2.4 del presente título de Asignación.
- Zona de Protección Aérea:** El área identificada como tal en el **Anexo 1** de esta Asignación.

Capítulo II

Objeto, Alcances y Régimen Inmobiliario

2.1 Objeto de la Asignación: El presente título tiene por objeto otorgar a "LA ASIGNATARIA":

2.1.1 Una Asignación para administrar, operar, explotar, y, en su caso, construir el Aeropuerto Internacional "General Servando Canales de Matamoros", ubicado en KM 9 Carretera a Ciudad Victoria, Ejido El Galaneño, Apartado Postal 417, Matamoros, Tamps., C. P. 87560.

2.2 Clasificación, Clave de referencia y Categoría: Conforme al proyecto presentado y una vez aprobado el Programa Maestro de Desarrollo, el aeródromo civil se clasificará como Aeropuerto Internacional, con clave de referencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) "4C", Clasificación Internacional, Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), Categoría "6" en condiciones meteorológicas adecuadas, con operaciones en horarios diurno y nocturno, y aeronave de diseño acorde a la citada clave de referencia, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo de la condición 2.4 de este título de Asignación.

La "SECRETARÍA", previamente a petición de "LA ASIGNATARIA", podrá modificar la clasificación, clave de referencia y categoría del Aeropuerto, cuando éste cuente con mejores instalaciones y servicios, o bien, deje de contar con los mismos que son necesarios para mantener la clasificación y categoría asignadas, y/o surjan circunstancias que lo ameriten, para lo cual se informará a ésta las condiciones a que se sujetará la prestación de los Servicios en el Aeropuerto de acuerdo a su nueva clasificación.

2.3 Régimen Inmobiliario: Los terrenos en los que se encuentra construido el Aeropuerto, deberán ser utilizados durante el tiempo de vigencia de la Asignación, exclusivamente para su objeto.

"LA ASIGNATARIA", de conformidad con el antecedente XIV del presente título de Asignación, deberá asegurarse que los bienes inmuebles afectos a la Asignación, descritos en el **Anexo 1**, se sujeten a lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

Durante la vigencia de la presente Asignación, "LA ASIGNATARIA" podrá celebrar con terceros los siguientes actos jurídicos:

2.3.1 Otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los servicios aeroportuarios y complementarios que así lo requieran.

2.3.2. Dar en arrendamiento u otorgar el uso o derecho de paso a terceros sobre las áreas destinadas a la prestación de los servicios comerciales y complementarios, de acuerdo a la descripción que de las áreas comerciales se realice en el Programa Maestro de Desarrollo. Lo anterior, a efecto de que en términos de lo dispuesto por los artículos 60 de la Ley y 65 del Reglamento, los terceros presten los servicios comerciales en el Aeropuerto.

"LA ASIGNATARIA" deberá permitir el acceso y uso de las áreas localizadas dentro del Aeropuerto, a las diversas autoridades competentes necesarias para que éstas realicen las actividades propias de sus atribuciones.

2.4 Servicios: "LA ASIGNATARIA", por sí o por conducto de terceros, prestará los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales de manera permanente, uniforme, regular y no discriminatoria, a todos los usuarios del Aeropuerto, incluidos los concesionarios, asignatarios y los permisionarios del servicio de transporte aéreo regular nacional e internacional, no regular nacional e internacional, servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular que así lo requieran.

"LA ASIGNATARIA", en todo momento, tendrá la responsabilidad frente a la "SECRETARÍA", a fin de que los servicios se presten en términos de la legislación aplicable y de este título de Asignación.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" será responsable de que el Aeropuerto cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios que se requieran, de acuerdo a su clasificación, clave de referencia y categoría.

2.4.1 Servicios Aeroportuarios: Para la prestación de los servicios aeroportuarios, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto en los artículos 48, fracción I de la Ley; 55, 57, 58 del Reglamento y demás relativos de la Ley y del Reglamento.

2.4.2 Servicios Complementarios: Para la prestación de los servicios complementarios, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto en los artículos 48, fracción II de la Ley; 57, 58 del Reglamento, así como la demás normatividad aplicable en materia de servicios complementarios.

"LA ASIGNATARIA" podrá prestar los servicios complementarios directamente, siempre que lo realice en forma eficiente, equitativa y no discriminatoria, frente a los concesionarios, asignatarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo u otros terceros prestadores de estos servicios en el Aeropuerto.

"LA ASIGNATARIA" estará obligada a identificar y registrar, de manera independiente, las operaciones, los costos e ingresos relacionados con los servicios complementarios que preste.

En todo caso, "LA ASIGNATARIA" deberá llevar a cabo los actos necesarios a efecto de contar con opciones competitivas para la prestación de cada uno de los servicios complementarios.

"LA ASIGNATARIA" únicamente podrá limitar el número de prestadores de servicios complementarios por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, lo anterior después de considerar la opinión del Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto, y previa aprobación de la "SECRETARÍA".

El Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto se integrará conforme a lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley, los relativos del Reglamento, y conforme a lo estipulado en la condición 7.3 del presente título.

En los supuestos en que "LA ASIGNATARIA" limite el número de prestadores de servicios complementarios conforme al párrafo anterior, los contratos necesarios para permitir que los concesionarios, asignatarios y permisionarios del transporte aéreo o terceros ajenos a éstos presten los servicios complementarios que sean requeridos en el Aeropuerto, serán adjudicados a favor de aquellas personas que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del Aeropuerto, así como la mejor calidad y precio para los usuarios. "LA ASIGNATARIA", con la participación de los concesionarios, asignatarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, establecerá los criterios, las reglas generales para las adjudicaciones y, en su caso, los procedimientos de los concursos y llevará a cabo los mismos.

En caso de que "LA ASIGNATARIA" contravenga lo señalado en la presente condición, la "SECRETARÍA" podrá ordenarle que deje de prestar los servicios complementarios, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 58 de la Ley.

2.4.3 Servicios de Combustible: De conformidad con la legislación aplicable, los servicios que a continuación se indican de manera enunciativa más no limitativa, consistentes en el transporte, almacenamiento, distribución, suministro, succión o expendio de combustible de aviación a los operadores, concesionarios, asignatarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, usuarios del Aeropuerto a que se refiere la presente condición podrán ser prestados por terceros.

"LA ASIGNATARIA" deberá tomar las medidas necesarias para que dichos servicios se presten de forma segura y eficiente.

"LA ASIGNATARIA" celebrará los contratos necesarios en los que se establecerán los términos y condiciones para que dichos servicios se presten de manera segura y eficiente, precisando la contraprestación y forma de pago correspondiente para "LA ASIGNATARIA", por el acceso y el uso de sus instalaciones para la prestación del servicio de combustible en el Aeropuerto.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" deberá adecuar sus programas al crecimiento y necesidades del Aeropuerto. "LA ASIGNATARIA" y el tercero que preste el servicio al que se alude en la presente condición, serán responsables de cualquier daño que ocasione la prestación del servicio de combustible.

Todos los conflictos que surjan con motivo de la prestación de los servicios de combustible serán resueltos por aquellas autoridades competentes de conformidad con la normatividad aplicable.

2.4.4 Servicios Comerciales: Éstos podrán ser prestados directamente en el Aeropuerto por "LA ASIGNATARIA" o por terceros que contrate la misma, mediante el arrendamiento de áreas, en términos de los artículos 48, fracción III, de la Ley y 65 del Reglamento, de manera enunciativa y no limitativa, áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, correo, casas de cambio, bancos y hoteles. En ningún caso la prestación de servicios comerciales debe constituir un obstáculo para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, ni podrá poner en peligro la seguridad del Aeropuerto o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la "SECRETARÍA" ordenará las adecuaciones necesarias. Las áreas que se destinen a la prestación de servicios comerciales serán descritas en el Programa Maestro de Desarrollo y para modificarlas se requerirá la previa autorización de la "SECRETARÍA".

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" y/o terceros que contrate la misma deberán cumplir con lo dispuesto en la condición 2.3.2 del presente título.

2.4.5 Responsabilidad: “LA ASIGNATARIA” responderá directamente ante la “SECRETARÍA”, del cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo esta Asignación, inclusive de aquellas que se deriven de la celebración de contratos con terceros, así como de los daños que, con motivo de la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción, se causen a los Bienes Asignados y a terceros usuarios del Aeropuerto.

Capítulo III

Legislación Aplicable

3.1 Legislación Aplicable: La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto, así como la prestación de los Servicios materia de esta Asignación, estarán sujetas enunciativa y no limitativamente, a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los Tratados Internacionales celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado; los Acuerdos Interinstitucionales; el Código Civil Federal; Código Federal de Procedimientos Civiles; Código de Comercio; la Ley de Aeropuertos; Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley de Aviación Civil; Ley General de Bienes Nacionales; Ley Federal de Procedimiento Administrativo; Ley de Infraestructura de la Calidad; Ley Federal de Competencia Económica; Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, sus respectivos Reglamentos; las demás prevenciones técnicas y administrativas aplicables en la materia que dicte la “SECRETARÍA”; a lo dispuesto en la presente Asignación y a los anexos que la integran; las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Básicas de Seguridad, y Disposiciones Técnico Administrativas que por su naturaleza son aplicables a esta Asignación; las disposiciones sobre mitigación del impacto ambiental que dicten las autoridades competentes, así como las normas jurídicas que por su naturaleza y objeto le son aplicables. “LA ASIGNATARIA” se obliga a observar y cumplir en todo momento la legislación aplicable.

“LA ASIGNATARIA” acepta que, si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen abrogados, derogados, modificados o adicionados, quedará sujeta, en todo tiempo, a la aplicación de la nueva legislación, así como a la aplicación de las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor.

Capítulo IV

Límites, Vigencia e Inicio de Operaciones

4.1 Límites a los Derechos de la Asignación: Durante la vigencia de la presente Asignación, “LA ASIGNATARIA” podrá contratar con terceros la prestación de los Servicios, en los términos previstos por los artículos 48, 52, 54 al 57 de la Ley; 66 al 72 del Reglamento. “LA ASIGNATARIA” no podrá usar, aprovechar o explotar el Aeropuerto para fines distintos a los mencionados en la Ley y en el Reglamento, así como en las condiciones 2.1 y 2.3 anteriores, salvo que cuente con autorización expresa de la “SECRETARÍA”.

La “SECRETARÍA”, de conformidad con las disposiciones aplicables, podrá otorgar concesión, asignación o permiso a terceros para que éstos lleven a cabo la operación, administración, explotación, y en su caso, construcción de aeródromos civiles en cualquier tiempo y lugar.

“LA ASIGNATARIA” deberá coordinar con los concesionarios, asignatarios o permisionarios de aeródromos civiles ubicados dentro de su área de influencia, y ajustarse a las políticas y programas establecidos para el desarrollo del Sistema Aeroportuario Nacional, y su interrelación con otros modos de transporte, a fin de evitar conflictos que afecten los estándares de seguridad, la eficiencia y calidad de la operación del sistema en la región. Todos los conflictos que surjan con motivo de lo anterior, serán resueltos por la “SECRETARÍA”.

4.2 Vigencia: La vigencia del título de Asignación será por tiempo indefinido y sólo concluirá cuando se acredite fehacientemente que ya no existe causa de utilidad pública, interés público, interés general, interés social que salvaguardar, o por razones de seguridad nacional que la justifiquen.

4.3 Inicio de Operaciones: “LA ASIGNATARIA” deberá presentar un aviso a la “SECRETARÍA”, indicando la fecha en que pretende iniciar operaciones en el Aeropuerto cuando ésta haya cumplido, además de los requisitos previstos en esta Asignación, los establecidos en el artículo 22 del Reglamento, manifestando bajo protesta de decir verdad, que cuenta con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo a la clasificación y categoría referidas en la Condición 2.2 del presente título de Asignación. “LA ASIGNATARIA” iniciará operaciones una vez que la “SECRETARÍA” haya emitido la resolución respectiva.

Para el caso de que los servicios aeroportuarios y complementarios sean prestados por terceros, el inicio de operaciones del Aeropuerto también quedará sujeto a la autorización que la “SECRETARÍA” le otorgue a “LA ASIGNATARIA”, de los contratos de prestación de servicios que celebre con dichos terceros, en términos de lo dispuesto en los artículos 56 de la Ley y 67 del Reglamento, así como de la condición 4.4 de esta Asignación.

4.4 Contratos. "LA ASIGNATARIA" presentará a la "SECRETARÍA" para su autorización y registro, los contratos que, en su caso, celebre con terceros para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, en un plazo máximo de 15 (quince) días naturales contados a partir de la fecha de su formalización. Sin dicha autorización, los contratos no surtirán sus efectos.

Los contratos que celebre "LA ASIGNATARIA" con los terceros, deberán contener, por lo menos, lo señalado en el artículo 66 del Reglamento, acreditando en todo momento, que los prestadores de servicios, reúnen los requisitos que establece el artículo 58 de éste.

"LA ASIGNATARIA" y los prestadores de los servicios serán solidariamente responsables ante la "SECRETARÍA", del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos contratos, relacionadas con los servicios respectivos de que se traten, conforme a lo establecido en el artículo 52 de la Ley, en las disposiciones relativas del Reglamento, así como en lo consignado en la presente Asignación.

"LA ASIGNATARIA", en todo momento, está obligada a dar aviso en forma inmediata a la "SECRETARÍA", de aquellos casos en los que considere que los terceros con quienes haya contratado la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, ya no satisfacen los requerimientos señalados en la Ley para que continúen prestando dichos servicios en el Aeropuerto.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" deberá dar aviso cuando exista incumplimiento de los contratos celebrados para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, y con ello se afecte la adecuada operación del Aeropuerto y constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 27 de la Ley.

La "SECRETARÍA", oyendo previamente al afectado, podrá revocar la autorización de los contratos que haya celebrado "LA ASIGNATARIA", conforme al procedimiento previsto en el artículo 56 de la Ley, en cuyo caso, "LA ASIGNATARIA" deberá asegurar de que no se interrumpan los servicios aeroportuarios y complementarios del Aeropuerto, además "LA ASIGNATARIA" deberá atender a lo dispuesto en el artículo 68 del Reglamento, respecto del prestador del servicio cuyo contrato lo haya revocado la "SECRETARÍA".

Por lo que se refiere a los contratos de servicios comerciales, "LA ASIGNATARIA" deberá atender lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento para su celebración, en el entendido de que como lo dispone el artículo 60 de la Ley y 65 de su Reglamento, los servicios comerciales únicamente podrán prestarse en las áreas autorizadas por la "SECRETARÍA" en el Programa Maestro de Desarrollo o en el programa indicativo de inversiones, y dentro de los locales o lugares fijos expresamente designados para tal efecto.

En ningún caso "LA ASIGNATARIA" podrá prestar dichos servicios en las zonas restringidas, con excepción de la zona estéril señalada en el último párrafo del artículo 117 del Reglamento.

Tratándose de contratos celebrados con terceros relacionados con la prestación de servicios comerciales, la "SECRETARÍA" se reserva el derecho de verificar que se hayan celebrado conforme a lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo autorizado, en términos de lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Los contratos terminarán por las causas señaladas en el artículo 69 del Reglamento.

Capítulo V

Prestación de los Servicios

5.1 Equidad en la Prestación de los Servicios: "LA ASIGNATARIA" será responsable de que los Servicios que se mencionan en esta Asignación, previstos en la Ley y el Reglamento, se presten a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio

5.2 Cesión de Derechos de Cobro: "LA ASIGNATARIA" podrá ceder a terceros, previa autorización de la "SECRETARÍA" en términos de lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley de Aeropuertos, el cobro de los derechos respecto de la prestación de los servicios aeroportuarios, comerciales y complementarios que ésta le otorga, siempre y cuando no se ponga en riesgo la operación del Aeropuerto en términos de la presente Asignación.

5.3 Estándares de Eficiencia y Seguridad: Los Servicios deberán cumplir con los estándares de seguridad, eficiencia y calidad que se especifican en el Programa Maestro de Desarrollo, que forma parte del presente título de Asignación como **Anexo 2**. Los estándares se actualizarán y modificarán por la "SECRETARÍA" cada 5 (cinco) años conjuntamente con el Programa Maestro de Desarrollo a que se refiere la condición 6.1 siguiente.

5.4 Relación con Autoridades: "LA ASIGNATARIA" deberá permitir a las Autoridades Federales, el acceso y uso sin costo alguno de las instalaciones, áreas y locales que le hayan asignado a cada una de ellas, para que puedan desarrollar las atribuciones que les correspondan en el Aeropuerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley.

Para el caso de que las Autoridades Federales requieran áreas adicionales, para atender la demanda de pasajeros, la "SECRETARÍA" escuchando previamente la opinión de "LA ASIGNATARIA", determinará las áreas adicionales que, para tal efecto, "LA ASIGNATARIA" deberá proporcionar sin costo alguno, y su especificación deberá ser incorporada a los planos que integran el **Anexo 1**. Salvo la excepción anterior, todas las áreas que soliciten las Autoridades Federales, en las que se vayan a ejercer actividades distintas a las funciones que realizan en los aeródromos civiles, "LA ASIGNATARIA" podrá cobrar por la ocupación de cada una de ellas, al costo corriente en el mercado

La conservación y mantenimiento de las áreas del Aeropuerto utilizadas por las Autoridades Federales, estarán a cargo de estas últimas. Las Autoridades Federales adscritas al Aeropuerto, tendrán la obligación de pagar los costos de mantenimiento y uso normal de las instalaciones que se utilicen, tales como agua, luz, teléfono, entre otros, que se originen directamente del uso de dichas instalaciones.

5.5 Servicios a la Navegación Aérea: "LA ASIGNATARIA" estará obligada a contar con los servicios a la navegación aérea que se requieran, de conformidad con las disposiciones aplicables.

"LA ASIGNATARIA" debe proporcionar al órgano u organismo encargado de prestar los servicios señalados en el párrafo anterior conforme al artículo 9 de la Ley, el acceso y uso sin costo alguno, de las áreas necesarias para la prestación de sus servicios, así como efectuar su conservación y mantenimiento exterior. Actualmente el órgano desconcentrado de la "SECRETARÍA", denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, presta los servicios en cuestión en el polígono que se describe en el **Anexo 1** de esta Asignación, las cuales deberán ampliarse o modificarse de acuerdo con las necesidades del servicio.

El citado órgano desconcentrado será propietario de los equipos y sistemas destinados a la prestación de los servicios de que se trata y se encuentren en el polígono descrito en el **Anexo 1**. Dicho Órgano será responsable por la conservación y mantenimiento interior del inmueble que utilice y de dichos equipos.

"LA ASIGNATARIA" podrá contratar con terceros aquellos servicios a la navegación aérea que no estén reservados al Gobierno Federal conforme a las disposiciones aplicables.

Capítulo VI

Programa Maestro de Desarrollo, Modernización y Mantenimiento

6.1 Programa Maestro de Desarrollo: "LA ASIGNATARIA", en ejercicio de los derechos que le otorga esta Asignación, elaborará un Programa Maestro de Desarrollo con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del Sistema Aeroportuario Nacional y su interrelación con otros modos de transporte, y lo someterá para aprobación de la "SECRETARÍA", previa opinión que emita la Secretaría de la Defensa Nacional, conforme a lo dispuesto en los artículos 38 de la Ley y 24 del Reglamento.

Una vez que la "SECRETARÍA" autorice el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto, éste pasará a formar parte integrante de la presente Asignación como **Anexo 3**.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" actualizará su Programa Maestro de Desarrollo cada 5 (cinco) años, para lo cual deberá presentarlo previamente ante el Comité de Operación y Horarios, dentro de los 6 (seis) meses anteriores a su presentación a la "SECRETARÍA", lo anterior en la forma que señala el artículo 24 del Reglamento, y deberá contener, como mínimo, las especificaciones señaladas en el artículo 23 del Reglamento; así como los Requerimientos Mínimos de Inversión que comprenden el **Anexo 4** de este título de Asignación, conforme a lo establecido en la legislación aplicable.

De igual manera, "LA ASIGNATARIA" deberá presentar para autorización de la "SECRETARÍA", cualquier modificación y/o actualización al Programa Maestro de Desarrollo en 3 (tres) tantos originales, además, deberán acompañar la recomendación del Comité de Operación y Horarios.

Cualquier solicitud de modificación del Programa Maestro de Desarrollo que presente "LA ASIGNATARIA" ante la "SECRETARÍA", conforme a lo establecido en el artículo 24 del Reglamento, deberá justificarse con proyecciones de demanda de pasajeros, carga y operaciones, y con aquellas variables tomadas en cuenta para su elaboración, por lo que no deberá limitar las expectativas de crecimiento y desarrollo del Aeropuerto.

"LA ASIGNATARIA", dentro de los 3 (tres) primeros meses de cada año, deberá presentar un informe respecto de las acciones realizadas en el año anterior de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo vigente.

En el caso de que la "SECRETARÍA", por las razones previstas en la condición 8.1 de esta Asignación, establezca Bases de Regulación Tarifaria, "LA ASIGNATARIA" deberá adecuar su Programa Maestro de Desarrollo conforme a dichas Bases para incluir los requerimientos mínimos de inversión que la "SECRETARÍA" agregue al presente título de Asignación como un Anexo a la misma, sin necesidad de contar con consentimiento alguno de la "LA ASIGNATARIA".

6.2 Infraestructura: El Aeropuerto deberá contar con la infraestructura, instalaciones, equipo y señalización necesarios que reúnan los requisitos técnicos y operacionales mínimos, de acuerdo a los artículos 46 de la Ley, 30 y 31 del Reglamento, para garantizar la segura y eficiente operación del mismo y de las aeronaves de acuerdo con la clasificación y categoría que mantenga.

6.3 Obras: Toda obra mayor de construcción, reconstrucción o ampliación del Aeropuerto, deberá estar contenida en el Programa Maestro de Desarrollo y deberá ser llevada a cabo con estricto apego a un proyecto ejecutivo previamente aprobado por la "SECRETARÍA", asimismo, si las construcciones no se apegan al proyecto ejecutivo, la "SECRETARÍA" podrá ordenar su modificación o demolición, a costa de "LA ASIGNATARIA", sin perjuicio de las sanciones que pudiesen imponerse en términos de la legislación aplicable. En la realización de obras distintas a aquéllas, previstas en el Programa Maestro de Desarrollo, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto por los artículos 40 de la Ley, y del 37 al 50 del Reglamento.

6.4 Conservación y Mantenimiento: "LA ASIGNATARIA" deberá conservar y mantener el Aeropuerto en condiciones de seguridad, eficiencia y niveles de calidad requeridos, de conformidad con la legislación aplicable, por lo que será responsable de que se lleven a cabo los trabajos de conservación y mantenimiento necesarios.

En la ejecución de obras de conservación y mantenimiento, "LA ASIGNATARIA" garantizará la continuidad en la prestación de los servicios, mediante la asignación provisional de áreas e instalaciones alternas a las afectadas.

Capítulo VII

Operación y Seguridad

7.1 Operación: La operación del Aeropuerto se sujetará a las reglas de operación que autorice la "SECRETARÍA".

7.2 Administrador Aeroportuario: "LA ASIGNATARIA" deberá notificar la "SECRETARÍA", dentro de los 5 (cinco) días siguientes a la fecha de inicio de vigencia de la presente Asignación, el nombramiento del Administrador Aeroportuario, quien deberá contar con las facultades suficientes para llevar a cabo las funciones que la Ley establece a su cargo, adjuntando a su notificación, la documentación que señala el artículo 27 del Reglamento.

En caso de que el Administrador Aeroportuario, por cualquier motivo, no pueda continuar prestando sus servicios a "LA ASIGNATARIA" o que, por razones diversas, no pueda cumplir con su cargo, "LA ASIGNATARIA" deberá notificar su cambio a la "SECRETARÍA", conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Ley, adjuntando la documentación a que se refiere el artículo 27 del Reglamento.

7.3 Comité de Operación y Horarios: En términos de los artículos 61 y 62 de la Ley y 129 al 132 de su Reglamento, "LA ASIGNATARIA" deberá constituir un Comité de Operación y Horarios, que será presidido por el Administrador Aeroportuario, cuyo funcionamiento y operación se sujetará a su Reglamento Interno que se incluirá en las reglas de operación del Aeropuerto, las cuales deberán ser sometidas a autorización de la "SECRETARÍA".

7.4 Comisión Consultiva: En términos de los artículos 44 de la Ley; 173 y 174 del Reglamento, "LA ASIGNATARIA" constituirá una Comisión Consultiva que tendrá por objeto coadyuvar en la promoción del Aeropuerto y emitir recomendaciones en el ámbito de sus atribuciones.

7.5 Seguridad: La vigilancia interna del Aeropuerto será responsabilidad de "LA ASIGNATARIA" y se realizará conforme a lo establecido en los artículos 71 al 73 de la Ley y 151 al 161 del Reglamento, debiendo atenderse a lo dispuesto en las demás disposiciones legales aplicables

El Aeropuerto debe contar con un Comité Local de Seguridad y un Programa Local de Seguridad que contemplen las medidas, planes y procedimientos respectivos conforme a la legislación aplicable. Dicho Programa será emitido por el citado Comité, previa opinión del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria previsto en los artículos 73 de la Ley y 162 y 163 del Reglamento.

7.6 Modalidades: "LA ASIGNATARIA" deberá acatar las modalidades que imponga la "SECRETARÍA" en la operación del Aeropuerto, de conformidad con los artículos 86 al 89 del Reglamento, y acatará las disposiciones de la "SECRETARÍA" en relación con la prestación de los servicios para atender las necesidades derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, en términos del artículo 66 de la Ley.

Capítulo VIII

Regulación Tarifaria

8.1 Tarifas: "LA ASIGNATARIA" cobrará las tarifas que por la prestación de los servicios le autorice la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la participación que corresponda de la "SECRETARÍA".

En el caso de que, en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, no existan condiciones razonables de competencia, la imposición y cobro de tarifas por la prestación de los servicios aeroportuarios, se sujetará a las Bases de Regulación Tarifaria que establezca la "SECRETARÍA", en términos de los artículos 67 y 70 de la Ley y demás relativos del Reglamento, las cuales formarán parte del presente título de Asignación. Dichas tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios que se encuentren en igualdad de condiciones. Únicamente podrán aplicarse las tarifas registradas y publicadas en el Diario Oficial de la Federación, mismas que se adjuntarán al presente título como un Anexo.

Adicionalmente, la "SECRETARÍA", podrá determinar dentro de la tarifa conjunta establecida conforme a las citadas bases, tarifas y precios específicos cuando no existan condiciones adecuadas de competencia respecto de todos o determinados servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones que para la prestación de servicios suscriba "LA ASIGNATARIA".

Cuando no existan condiciones razonables de competencia, de acuerdo con la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, la "SECRETARÍA", podrá establecer regulación tarifaria respecto de los contratos que "LA ASIGNATARIA" celebre con los prestadores de servicios complementarios, en términos de los artículos 68 y 70 de la Ley y demás relativos del Reglamento. En este caso, la "SECRETARÍA", no requiere del consentimiento de "LA ASIGNATARIA" para el establecimiento de dicha regulación tarifaria, así como sus posteriores modificaciones.

Todas las tarifas y precios, así como las reglas de aplicación de los servicios aeroportuarios, y los arrendamientos y contraprestaciones antes señaladas, así como de los servicios complementarios, deberán presentarse, de conformidad con las disposiciones aplicables, para su registro ante la "SECRETARÍA", previo al inicio de su vigencia.

Las tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios y sujetos obligados a su pago que se encuentren en igualdad de condiciones. Únicamente podrán aplicarse las tarifas registradas, las cuales deberán hacerse del conocimiento de los usuarios y sujetos obligados a su pago.

El Gobierno Federal no otorga garantía alguna a "LA ASIGNATARIA", respecto del rendimiento económico y financiero del Aeropuerto por el otorgamiento de este título de Asignación y, en su caso, por las bases de regulación tarifaria que en lo futuro establezcan. "LA ASIGNATARIA", con la aceptación de esta Asignación, asume todos los riesgos inherentes a la operación y rendimiento económico y financiero en la prestación de los servicios.

8.2 Modificación de las Tarifas: "LA ASIGNATARIA" podrá solicitar la modificación de las tarifas que cobrará por los servicios que preste bajo la presente Asignación, observando los términos previstos en la condición 8.1 de esta Asignación.

"LA ASIGNATARIA" únicamente podrá solicitar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la participación de la "SECRETARÍA", una reducción a la tarifa de uso de aeropuerto autorizada en los términos de la condición 8.1 de la presente Asignación, siempre y cuando "LA ASIGNATARIA" no hubiere cedido a favor de terceros su derecho de cobro conforme a la condición 10.10 de la presente. Cualquier modificación a las tarifas no se requerirá el consentimiento de "LA ASIGNATARIA".

Capítulo IX

Derechos

9.1 Contraprestación al Gobierno Federal: "LA ASIGNATARIA" pagará al Gobierno Federal las contraprestaciones que fijó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en los términos del oficio identificado como **Apéndice VI**.

9.2 Derechos: "LA ASIGNATARIA" cubrirá al Gobierno Federal los derechos que correspondan por el otorgamiento de esta Asignación y, en su caso, por sus modificaciones; también cubrirá los servicios de verificación establecidos en la Ley; los servicios relacionados con el otorgamiento de la presente Asignación y demás usos o servicios que correspondan, en los términos de la Ley, el Reglamento, así como en la Ley Federal de Derechos.

Capítulo X

Disposiciones Generales

10.1 Protección al Ambiente: "LA ASIGNATARIA" deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los Tratados Internacionales aplicables, en materia de equilibrio ecológico y de protección al medio ambiente.

“LA ASIGNATARIA” será responsable de los daños que en materia ecológica y de protección al medio ambiente se originen en el Aeropuerto, particularmente en lo que se refiere a la atenuación del ruido y al control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en el Aeropuerto como en la infraestructura aeroportuaria, por actos y operaciones realizadas a partir de la fecha de otorgamiento de la Asignación, y que se deriven de actos u omisiones a su cargo, de conformidad con el artículo 74 de la Ley, y demás leyes y disposiciones aplicables en la materia, así como por lo dispuesto en el **Anexo 5** de este título de Asignación, mismo que establece la responsabilidad de “LA ASIGNATARIA” en materia de protección al ambiente.

10.2 Verificaciones: La “SECRETARÍA” verificará el cumplimiento de las disposiciones, de conformidad con los artículos 78 al 80 de la Ley, los correspondientes del Reglamento, y demás disposiciones aplicables, para lo cual “LA ASIGNATARIA” permitirá, en cualquier momento, el acceso a sus instalaciones a los verificadores de la “SECRETARÍA”.

10.3 Información Contable y Estadística: “LA ASIGNATARIA” se obliga a mantener en sistemas automatizados, los registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos aeroportuarios, incluidos volúmenes, maniobras, frecuencias de los servicios, indicadores de eficiencia y productividad en general, y darlos a conocer a la “SECRETARÍA” en los términos y formatos determinados por ésta.

La “SECRETARÍA” podrá, en cualquier momento, solicitar a “LA ASIGNATARIA” la información legal, contable, financiera o cualquier otra que estime conveniente relacionada con las actividades aeroportuarias, así como realizar encuestas directamente con los usuarios del Aeropuerto respecto de la prestación de los servicios en el mismo, de acuerdo con lo establecido en los artículos 175 al 181 del Reglamento. “LA ASIGNATARIA” deberá publicar en un periódico de amplia circulación en México, sus estados financieros anuales dictaminados por auditor externo, dentro de los 4 (cuatro) meses siguientes al fin de cada ejercicio fiscal.

10.4 Nacionalidad: “LA ASIGNATARIA” es de nacionalidad Mexicana, por lo que en ningún caso tendrá más derechos que los que le conceden las leyes mexicanas. Por consiguiente, en caso de que participe inversión extranjera en el capital social de “LA ASIGNATARIA”, esta última se compromete expresamente a no invocar la protección de gobierno extranjero alguno, bajo la pena de perder, los derechos objeto de esta Asignación en beneficio de la Nación Mexicana.

10.5 Responsabilidades: “LA ASIGNATARIA” responderá directamente ante la “SECRETARÍA”, respecto del cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo esta Asignación inclusive de aquellas que se deriven de la celebración de contratos con terceros, así como de los daños que, con motivo de la administración, operación, explotación, y en su caso, construcción, se causen a terceros usuarios del Aeropuerto.

10.6 Empresa con Participación Estatal Mayoritaria: “LA ASIGNATARIA”, como empresa con participación estatal mayoritaria, se obliga en todo momento y durante la vigencia de la presente Asignación a permanecer como una entidad de la Administración Pública Federal. El incumplimiento de esta condición será una causa de revocación inmediata de la Asignación.

“LA ASIGNATARIA”, ya sea directamente o a través de sociedades subsidiarias, podrá adquirir más asignaciones de las que actualmente sea titular directo o a través de sociedades subsidiarias, para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos, previa autorización de la “SECRETARÍA” y de la Comisión Federal de Competencia Económica, de conformidad con las disposiciones aplicables a la materia.

“LA ASIGNATARIA” será responsable de que, su Director General o su equivalente, los socios o miembros del Órgano de Administración, no se encuentren en los supuestos previstos en el artículo 22 de la Ley. En caso de que alguno de éstos se ubique en alguna de las hipótesis normativas contenidas en dicho artículo, deberá llevar a cabo, las acciones que estime pertinentes para la remoción del mismo, debiendo acreditar ante la “SECRETARÍA” dicha modificación o sustitución.

10.7 Seguros: “LA ASIGNATARIA” y los prestadores de servicios serán responsables por los daños ocasionados que resulten por causas que les sean imputables, por lo que deberán contratar las pólizas de seguro en apego a los artículos 76 de la Ley, y 146 al 150 del Reglamento, cuyo monto deberá ser suficiente para cubrir las indemnizaciones correspondientes. Asimismo, contarán con seguros que amparen daños a la infraestructura aeroportuaria, derivados de desastres naturales. Las pólizas de seguros y sus renovaciones deberán registrarse ante la “SECRETARÍA” y estar vigentes en todo momento y durante el plazo de vigencia de la presente Asignación.

10.8 Modificación de Condiciones: Las condiciones establecidas en el presente título de Asignación podrán revisarse y modificarse de conformidad con la Ley, el Reglamento y demás disposiciones aplicables, ya sea por acuerdo entre la “SECRETARÍA” y “LA ASIGNATARIA”, o bien sin previo acuerdo de “LA ASIGNATARIA”, conforme a los términos de las disposiciones que sobre la materia pudieran surgir, y a los procedimientos legales aplicables.

En el caso de que la “SECRETARÍA” y “LA ASIGNATARIA” acuerden modificar la presente Asignación, y esta última, previa autorización de la “SECRETARÍA”, haya cedido a favor de terceros su derecho de cobro de la tarifa de uso de aeropuerto en los términos de la condición 10.10 de la presente Asignación, “LA ASIGNATARIA” deberá obtener la opinión de los cesionarios previamente a que se lleve a cabo la modificación, únicamente respecto de aquellas condiciones que pudieran repercutir en los derechos de cobro.

Lo dispuesto en esta condición es sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo en la condición 10.21 de este título de Asignación.

10.9 Terminación: El presente título de Asignación terminará por cualquiera de las causas señaladas en el segundo párrafo del artículo 14 BIS de la Ley. No obstante, la terminación de la Asignación no extingue las obligaciones contraídas por “LA ASIGNATARIA” durante su vigencia, con el Gobierno Federal o con terceros.

En el supuesto de terminación anticipada y en caso de que existan obligaciones de pago que deriven de la cesión de derechos de cobro de la tarifa de uso de aeropuerto en términos de la condición 10.10, la “SECRETARÍA”, al otorgar una nueva asignación para la administración y operación del Aeropuerto, no requiere la opinión ni consentimiento de los cesionarios de dichos derechos de cobro, que hayan sido autorizados previamente por la “SECRETARÍA”.

10.10 Cesión de Derechos y Gravámenes de la Asignación: “LA ASIGNATARIA” no podrá transmitir sus derechos y obligaciones a terceras personas físicas y morales privadas, conforme lo dispuesto por el último párrafo del artículo 14 BIS de la Ley. Asimismo, y salvo que la “SECRETARÍA” previamente lo autorice, “LA ASIGNATARIA” no podrá ceder a personas morales públicas.

Según sea el caso, “LA ASIGNATARIA” deberá observar las disposiciones aplicables en materia de concentraciones a las que se refiere el Capítulo III de la Ley Federal de Competencia Económica.

“LA ASIGNATARIA”, en ningún caso podrá en forma alguna gravar, transferir o enajenar los derechos y obligaciones conferidos en esta Asignación, así como los bienes afectos a la misma, a ningún Gobierno o Estado Extranjero, de conformidad en lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley.

10.11 Tenencia Accionaria: “LA ASIGNATARIA” manifiesta en términos del artículo 9 fracción I inciso b) del Reglamento que, a la fecha, el Gobierno Federal por conducto de Secretaría de Marina es accionista mayoritario y Aeropuertos y Servicios Auxiliares es accionista minoritario de las acciones representativas del capital social de “LA ASIGNATARIA”.

10.12 Reversión: Al término de la presente Asignación por cualquiera que sea la causa, todos los bienes del dominio público de la Federación afectos a la misma, las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a los inmuebles asignados y demás bienes revertirán en favor de la Nación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 de la Ley y 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

10.13 Derecho de Preferencia: Al término de la presente Asignación, el Gobierno Federal, por conducto de la “SECRETARÍA” o, en su caso, quien determine el Ejecutivo Federal, ejercerán la preferencia para adquirir los bienes, muebles y/o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras del Aeropuerto, distintos de los bienes asignados o de los bienes adheridos a éstos, dedicados a la prestación de los servicios, al precio que se determine conforme al avalúo que se lleve a cabo, de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales aplicables; derecho que ejercerá sólo si existe interés del Gobierno Federal en mantener en operación el Aeropuerto.

En caso de que el Gobierno Federal no tenga interés en adquirir los bienes muebles y/o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras del Aeropuerto, distintos de los bienes asignados o de los bienes adheridos a éstos, dedicados a la prestación de los servicios, tendrá la opción de tomarlos en arrendamiento. El derecho que tiene el Gobierno Federal de tomar en arrendamiento los bienes del Aeropuerto operarán con independencia del destino que “LA ASIGNATARIA”, o el propietario del inmueble quiera darle a dichos bienes, pues en todo momento prevalecerá la importancia de proveer el servicio público del Aeropuerto.

10.14 Gravámenes: Ni “LA ASIGNATARIA”, ni sus accionistas, podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, ni los derechos derivados de esta Asignación sin previa autorización de la “SECRETARÍA”.

10.15 Revocación y Sanciones: La “SECRETARÍA” podrá revocar la presente Asignación por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 27 de la Ley, conforme al procedimiento establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

En caso de infracción por parte de “LA ASIGNATARIA” a lo dispuesto por la Ley, el Reglamento o el presente título de Asignación, la “SECRETARÍA” impondrá a “LA ASIGNATARIA” las sanciones establecidas en el artículo 81 de la Ley, conforme a lo dispuesto por el artículo 85 de la misma, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que, en su caso resulte, ni de la revocación que proceda.

10.16 Permisos y trámites: "LA ASIGNATARIA" podrá iniciar operaciones una vez que, además de haber cubierto los requisitos previstos para tal efecto en esta Asignación, la "SECRETARÍA" le haya otorgado la aprobación de los documentos a que se refiere el artículo 22 del Reglamento, mismos que, de forma enunciativa más no limitativa, corresponden a los siguientes:

- I. Aviso de la terminación de la obra;
- II. Programa Maestro de Desarrollo, el cual deberá incluir, entre otros aspectos, el programa indicativo de inversiones;
- III. Reglas de operación contenidas en el manual general de operación del aeródromo;
- IV. Póliza de seguro a que se refiere el artículo 146 del Reglamento;
- V. Registro de las tarifas de los servicios que prestarán;
- VI. Documento por el que se constituya el comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 61 de la Ley, así como la aprobación de su reglamento interno;
- VII. Documento por el que se constituya el comité local de seguridad a que se refiere el artículo 73 de la Ley y el programa local de seguridad autorizado, y
- VIII. Notificación a la "SECRETARÍA" de los miembros del consejo de administración y del administrador aeroportuario.

Cubiertos los requisitos a que se refiere el párrafo anterior, "LA ASIGNATARIA" presentará un aviso a la "SECRETARÍA", por el cual indique la fecha de inicio de las operaciones, manifestando a su vez, bajo protesta de decir verdad, que cuenta con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo a su clasificación y categoría.

10.17 Tribunales Competentes: Conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley, es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles, por lo tanto, en lo relativo a la interpretación y cumplimiento de la presente Asignación, salvo lo que administrativamente le corresponda resolver a la "SECRETARÍA", "LA ASIGNATARIA" conviene con ésta en someterse a las leyes federales y a la jurisdicción de los Tribunales Federales con sede en la Ciudad de México, renunciando al fuero que pudiese corresponderle en razón de su domicilio presente o futuro.

10.18 Inscripción en el Registro: La "SECRETARÍA", inscribirá en el Registro Aeronáutico Mexicano el presente título de Asignación y, en su caso, sus modificaciones dentro del término de 30 (treinta) días contados a partir del día siguiente a la fecha de su otorgamiento; las pólizas de seguro correspondientes; los contratos de prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, y demás documentos que precisa el artículo 75 de la Ley, y que establezca alguna otra disposición, previo el pago de derechos conforme a los montos establecidos en la Ley Federal de Derechos. Asimismo, "LA ASIGNATARIA" inscribirá a su costa en el Registro Público de la Propiedad Federal el presente título de Asignación.

10.19 Publicación en el Diario Oficial de la Federación: "LA ASIGNATARIA" llevará a cabo los procesos jurídicos administrativos y financieros con el objeto de publicar en el Diario Oficial de la Federación el presente título de Asignación.

10.20 Notificaciones: "LA ASIGNATARIA" se obliga a informar por escrito a la "SECRETARÍA", de cualquier cambio de domicilio durante la vigencia de esta Asignación, en el entendido de que, en caso de omisión, las notificaciones surtirán sus efectos cuando sean realizadas en el domicilio actual de "LA ASIGNATARIA", señalado en el Antecedente XVII en el Capítulo de ANTECEDENTES del presente título de Asignación.

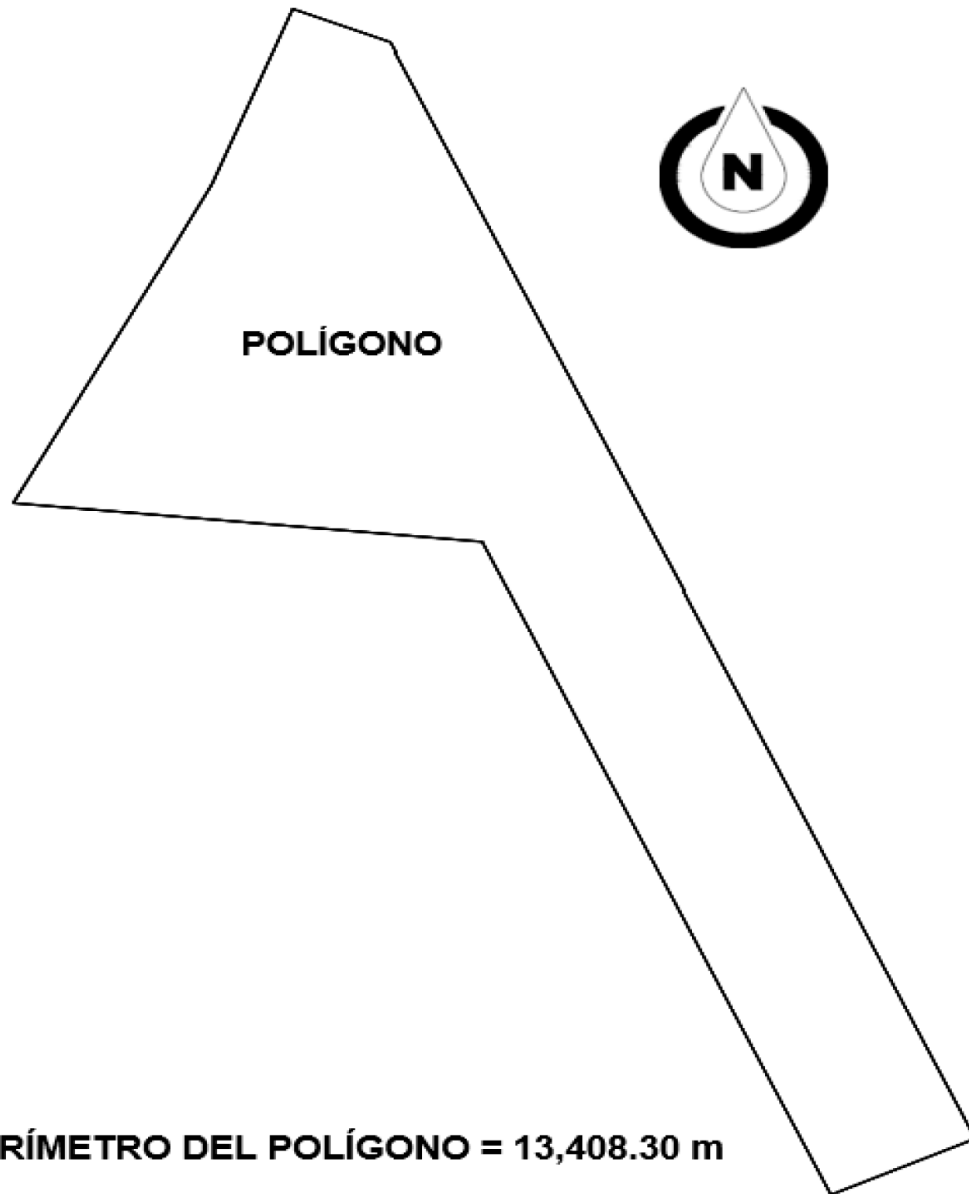
10.21 Anexos y Apéndices: Los anexos y apéndices referidos en la presente Asignación forman parte integrante de la misma en todos sus términos.

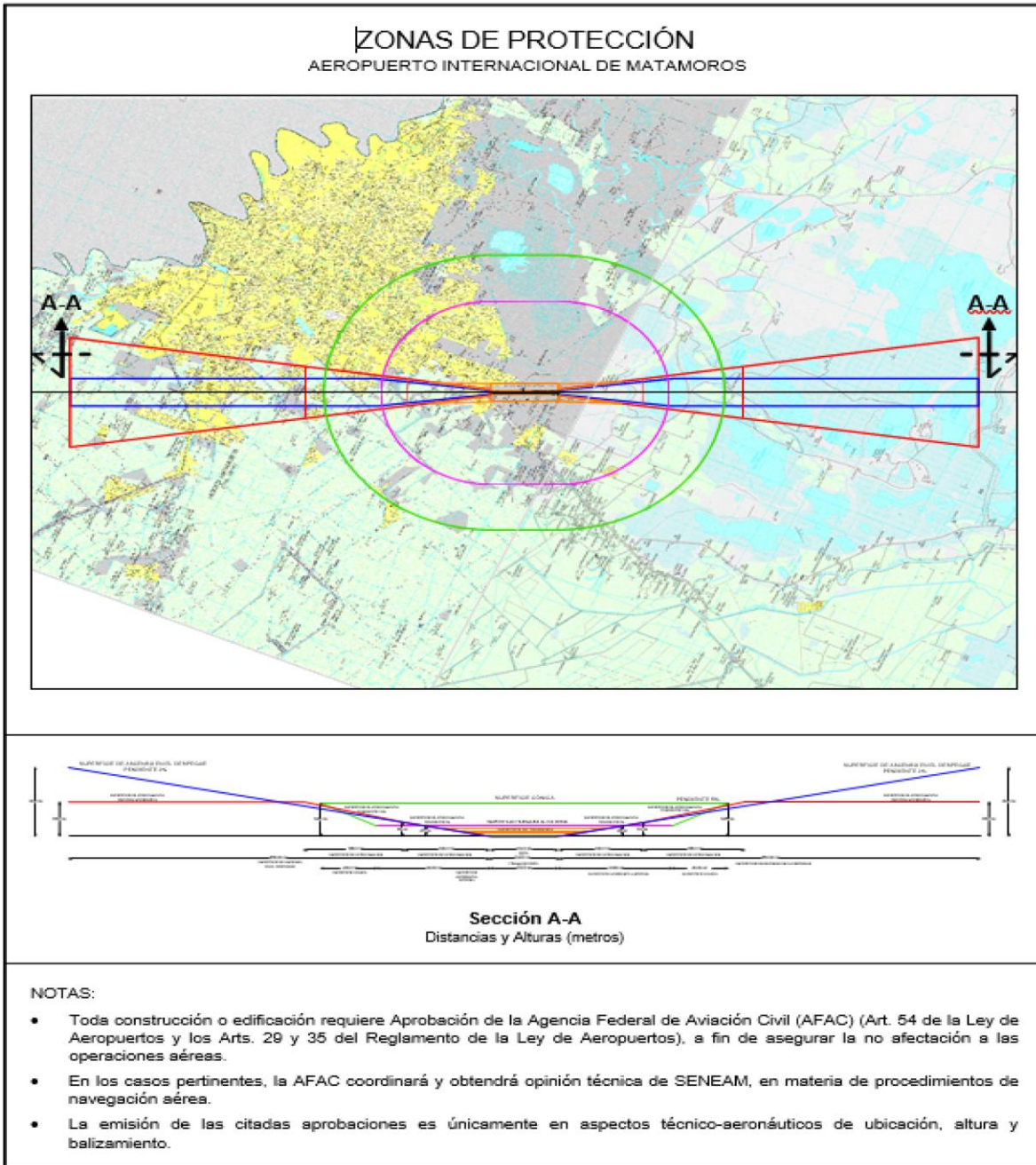
Salvo la poligonal dentro de la cual se encuentran los Bienes Asignados descritos en el Anexo 1, todos los demás anexos pueden ser modificados, total o parcialmente, por la "SECRETARÍA" y no se requerirá consentimiento alguno de "LA ASIGNATARIA".

10.22 Aceptación: La firma del presente título de Asignación por parte de "LA ASIGNATARIA", implica su aceptación a todas y cada una de las condiciones y Anexos de éste.

La presente Asignación se otorga en la Ciudad de México, a los catorce días del mes de diciembre de dos mil veintitrés.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes: Lic. **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.- La Asignataria: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., Apoderado y Representante Legal, Lic. **Antonio Canchola Castro**.- Rúbrica.

**PERÍMETRO DE LA SUPERFICIE DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MATAMOROS**





ASIGNACIÓN que otorga la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, para administrar, operar, explotar, y en su caso, construir el Aeropuerto Internacional de Loreto.

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

ASIGNACIÓN QUE OTORGA EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LIC. JORGE NUÑO LARA, A FAVOR DE LA SOCIEDAD DENOMINADA GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., EMPRESA DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, REPRESENTADA POR SU APODERADO Y REPRESENTANTE LEGAL ANTONIO CANCHOLA CASTRO A QUIENES EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARÁ LA "SECRETARÍA" Y "LA ASIGNATARIA", RESPECTIVAMENTE.

ANTECEDENTES

- I. Que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019, contempla doce principios rectores, tres Ejes Generales y la Visión hacia el 2024, cuyos contenidos tienen como prioridad el desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible que persigue el Estado Mexicano, así como los logros que se tendrán en 2024; buscando de esta forma, el bienestar general de la población, a través de la construcción de un modelo viable de desarrollo económico, de ordenamiento político y de convivencia entre los sectores sociales, que garantice un progreso con justicia y un crecimiento con bienestar, para demostrar que sin autoritarismo es posible imprimir un rumbo nacional; que la modernidad puede ser forjada desde abajo, sin excluir a nadie, y que el desarrollo no tiene que ser contrario a esa justicia social.
- II. Que la finalidad de la política económica, como principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, no es producir cifras y estadísticas armoniosas, sino generar bienestar para la población, retomando el camino del crecimiento con austeridad y sin corrupción; disciplina fiscal; cese del endeudamiento; creación de empleos; fortalecimiento del mercado interno e impulso al "agro", a la investigación, la ciencia y la educación.
- III. Que la Estrategia Nacional de Seguridad Pública del Gobierno de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 2019, establece como uno de sus objetivos, garantizar a la población de empleos, educación, salud y bienestar, por medio de la creación de fuentes de trabajo; la inversión tanto en infraestructura, así como en programas de desarrollo y bienestar sectoriales, regionales y coyunturales, a través de los cuales, el Gobierno Federal tiene como prioridad fortalecer el sector social de la economía, la industria, el comercio y sus servicios.
- IV. Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio de 2020, establece como objetivo prioritario 2, "Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional"; estrategia prioritaria 2.1, "Impulsar proyectos de infraestructura aeroportuaria y ferroviaria en función de las prioridades del desarrollo regional y la inclusión social, a fin de mejorar la cobertura y propiciar una mayor conectividad territorial, en particular en las zonas de menor crecimiento", y acción puntual 2.1.6, "Fomentar la modernización y ampliación de aeropuertos para mejorar la conectividad y fortalecer los programas de desarrollo regional y turístico".
- V. El artículo TERCERO Transitorio previsto en el Decreto por el que se crea la Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995, dispuso que, el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuaría administrando aeropuertos en los términos de su Decreto de creación de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 del mismo mes y año, y de sus decretos modificatorios, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en esta Ley, otorgue concesiones respecto de los aeropuertos administrados por dicho organismo.

Que dentro de la infraestructura aeroportuaria administrada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se suma la del Aeropuerto Internacional de Loreto, ubicado en Km. 7 Carretera Transpeninsular Nopolo, Apartado Postal 8 Loreto, B.C.S., C. P. 23880, en apoyo al logro y los objetivos de las prioridades del desarrollo nacional que ha establecido el Ejecutivo Federal de conformidad al artículo 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como a los artículos 30 y 9 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, cuyo propósito es dotar de infraestructura aeroportuaria y sostenible y competitiva al país en aquellas zonas que es requerida, cuyos servicios estimulen el desenvolvimiento del transporte aéreo, el desarrollo de aerovías y servicios a la navegación aérea para la aviación civil nacional e internacional.

- VI. “LA ASIGNATARIA” es una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria del Gobierno Federal, denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y su constitución como sociedad anónima, fue autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- VII. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria, cuya estructura accionaria está conformada según escrito de 16 de octubre de 2023 signado por el Apoderado y Representante Legal de “LA ASIGNATARIA” con un 99.9999999991% propiedad del Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Marina y con un 0.0000000009% propiedad de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, tal y como consta en la resolución tercera de la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas del 01 de septiembre de 2023, de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., protocolizada ante el licenciado Armando Mastachi Aguero, notario público 121 de la Ciudad de México, mediante el instrumento notarial 193522 de 06 de octubre de 2023, “LA ASIGNATARIA” quedó agrupada en el sector coordinado por la Secretaría de Marina, conforme al Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de agosto de 2023.
- VIII. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria, integrante de la Administración Pública Federal, constituida como sociedad anónima de capital variable conforme a las leyes mexicanas, según consta en la escritura pública número 44337 de fecha 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe de Licenciado Emiliano Zubiria Maqueo, notario público número veinticinco en el entonces Distrito Federal, actualmente Ciudad de México, dicha escritura pública fue inscrita el día 25 de junio de 1998, bajo el folio mercantil 238575, en el Registro Público del Comercio del entonces Distrito Federal, actualmente Ciudad de México, misma que se agrega al presente título de Asignación como **Apéndice I**.
- IX. “LA ASIGNATARIA” es una empresa de participación estatal mayoritaria integrante de la Administración Pública Federal, en razón de ello, al ser una entidad paraestatal, se encuadra en el supuesto normativo previsto en los artículos 14 Bis de la Ley de Aeropuertos, 13 y demás relativos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- X. Mediante el oficio GACM/DG/DCJ/0474/2023 del 12 de octubre de 2023, “LA ASIGNATARIA” presentó la solicitud correspondiente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el otorgamiento de una Concesión para administrar, operar, explotar y en su caso construir el Aeropuerto Internacional de Loreto, ubicado en Km. 7 Carretera Transpeninsular Nopolo Apartado Postal 8 Loreto, B.C.S., C. P. 23880, no obstante, mediante el oficio GACM/DG/DCJ/0557/2023 del 23 de noviembre de 2023, “LA ASIGNATARIA” solicitó la posibilidad de que el título de Concesión sea otorgado por la vía de Asignación. Dichas solicitudes y los documentos que las sustentan se acompañan al presente título de Asignación como **Apéndice II**.
- XI. La “SECRETARÍA” tramitó ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la opinión favorable sobre la rentabilidad económica, el registro en la cartera del programa y proyecto de inversión, así como la determinación de las contraprestaciones que “LA ASIGNATARIA” deberá cubrir al Gobierno Federal, previstos en el artículo 10 Bis de la Ley de Aeropuertos.
- XII. La Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitió la opinión favorable a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes sobre la rentabilidad económica para otorgar el título de Asignación para la administración, operación, explotación y construcción del Aeropuerto Internacional de Loreto, ubicado en Km. 7 Carretera Transpeninsular Nopolo Apartado Postal 8 Loreto, B.C.S., C. P. 23880, misma que forma parte del presente título de Asignación como **Apéndice III**.
- XIII. El 04 de diciembre de 2023 se reunió la Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos a que se refieren los artículos 21 de la Ley de Aeropuertos y 21 de su Reglamento, y emitió opinión favorable a fin de que la “SECRETARÍA” otorgue a “LA ASIGNATARIA” la presente Asignación, lo cual consta en el acta de la referida sesión, misma que forma parte del presente título de Asignación como **Apéndice IV**.
- XIV. Que de conformidad con el artículo 9 fracción V del Reglamento de la Ley de Aeropuertos “LA ASIGNATARIA” presentó el Convenio de Colaboración de 11 de octubre de 2023, que celebra Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; respecto de una superficie de 2,537,559.11 metros cuadrados, documentación legal con la que se acredita la posibilidad de utilizar los terrenos para destinarlos a la administración, operación, explotación y en su caso, construcción del Aeropuerto Internacional de Loreto, ubicado en Km. 7 Carretera Transpeninsular Nopolo Apartado Postal 8 Loreto, B.C.S., C. P. 23880.

- XV.** “LA ASIGNATARIA” acreditó tener las capacidades jurídica, técnica, administrativa y financiera necesarias para ser titular de la Asignación y ejercer los derechos y obligaciones establecidas en la presente Asignación, así como los supuestos previstos en el artículo 10 Bis de la Ley de Aeropuertos.
- XVI.** El Lic. Antonio Canchola Castro, en su carácter de Apoderado y Representante Legal de “LA ASIGNATARIA”, cuenta con la capacidad legal y facultades suficientes para suscribir el presente documento, según consta en la escritura pública número 78923, de fecha 18 de diciembre de 2018, otorgada ante la fe del Licenciado Luis de Angoitia Becerra, notario público número 109 de la Ciudad de México, documento que se agrega al presente título de Asignación como **Apéndice V**, facultades que a la fecha no le han sido modificadas, ni limitadas, ni revocadas de manera alguna.
- XVII.** “LA ASIGNATARIA” señala como su domicilio para recibir y oír notificaciones el ubicado en Boulevard Adolfo López Mateos, número 1990, Piso 7, Colonia Los Alpes, Alcaldía Álvaro Obregón, C.P. 01010.

En virtud de lo anterior, y con fundamento en los artículos 1o; 2o; 3o, fracción II, 14, 26, 36, fracciones I, V, VI, XII, XXIII, XXIV, XXV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 4, 6, fracciones I, III y XII, 10 BIS, 14 BIS, 20, 21, 25, y demás relativos de la Ley de Aeropuertos; 2, fracción II, 3, fracciones III y VI, 4, 5, 6, fracción VI, 28, fracciones III, V, VII y XIII, 72, 73, 74, 75, 76, 77 y demás relativos de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, 5, 8, 9, 13 y 20 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 1o, 2o, fracción I, 5o, fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la “SECRETARÍA”, con la opinión técnica sobre la propuesta presentada, emitida por Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos prevista en el artículo 21 de la Ley de Aeropuertos, otorga la presente Asignación a favor de “LA ASIGNATARIA” conforme a las siguientes:

CONDICIONES

Capítulo I

Definiciones

1.1 Definiciones. Para efectos de la presente Asignación, se entenderá por:

- Aeropuerto:** El Aeropuerto Internacional de Loreto que se refiere al Antecedente XIV, en relación con las Condiciones 2.1.1 y 2.2 de este Título.
- Asignación:** El conjunto de derechos y obligaciones intransferibles a terceras personas físicas o morales privadas, que se otorgan por tiempo indefinido y a favor de “LA ASIGNATARIA”, para la operación, administración, explotación y en su caso construcción del Aeropuerto, identificado en este título, cuya descripción se encuentra en la condición 2.2 de la presente Asignación.
- Asignataria:** Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., es una sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas que, al momento del otorgamiento de esta Asignación, es una empresa estatal mayoritaria del Gobierno Federal.
- Infraestructura Aeroportuaria:** Instalaciones y equipos ubicados en el área que comprende la poligonal del Aeropuerto descrita en el **Anexo 1**, incluida la Zona de Protección Aérea.
- Ley:** La Ley de Aeropuertos.
- Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- Secretaría:** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- Servicios:** Los aeroportuarios, complementarios y comerciales descritos en los artículos 48 de la Ley de Aeropuertos, 55, 56 y 65, y demás relativos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, cuya referencia se encuentra especificada en la condición 2.4 del presente título de Asignación.
- Zona de Protección Aérea:** El área identificada como tal en el **Anexo 1** de esta Asignación.

Capítulo II

Objeto, Alcances y Régimen Inmobiliario

2.1 Objeto de la Asignación: El presente título tiene por objeto otorgar a "LA ASIGNATARIA":

2.1.1 Una Asignación para la administración, operación, explotación, y en su caso, construcción del Aeropuerto Internacional de Loreto, ubicado en Km. 7 Carretera Transpeninsular Nopolo Apartado Postal 8 Loreto, B.C.S., C. P. 23880.

2.2 Clasificación, Clave de referencia y Categoría: Conforme al proyecto presentado y una vez aprobado el Programa Maestro de Desarrollo, el aeródromo civil se clasificará como Aeropuerto Internacional, con clave de referencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) "4C", Clasificación Internacional, Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), Categoría "6" en condiciones meteorológicas adecuadas, con operaciones en horarios diurno y nocturno, y aeronave de diseño acorde a la citada clave de referencia, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo de la condición 2.4 de este título de Asignación.

La "SECRETARÍA", previamente a petición de "LA ASIGNATARIA", podrá modificar la clasificación, clave de referencia y categoría del Aeropuerto, cuando éste cuente con mejores instalaciones y servicios, o bien, deje de contar con los mismos que son necesarios para mantener la clasificación y categoría asignadas, y/o surjan circunstancias que lo ameriten, para lo cual se informará a ésta las condiciones a que se sujetará la prestación de los Servicios en el Aeropuerto de acuerdo a su nueva clasificación.

2.3 Régimen Inmobiliario: Los terrenos en los que se encuentra construido el Aeropuerto, deberán ser utilizados durante el tiempo de vigencia de la Asignación, exclusivamente para su objeto.

"LA ASIGNATARIA", de conformidad con el antecedente XIV del presente título de Asignación, deberá asegurarse que los bienes inmuebles afectos a la Asignación, descritos en el **Anexo 1**, se sujeten a lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

Durante la vigencia de la presente Asignación, "LA ASIGNATARIA" podrá celebrar con terceros los siguientes actos jurídicos:

2.3.1 Otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los servicios aeroportuarios y complementarios que así lo requieran.

2.3.2. Dar en arrendamiento u otorgar el uso o derecho de paso a terceros sobre las áreas destinadas a la prestación de los servicios comerciales y complementarios, de acuerdo a la descripción que de las áreas comerciales se realice en el Programa Maestro de Desarrollo. Lo anterior, a efecto de que en términos de lo dispuesto por los artículos 60 de la Ley y 65 del Reglamento, los terceros presten los servicios comerciales en el Aeropuerto.

"LA ASIGNATARIA" deberá permitir el acceso y uso de las áreas localizadas dentro del Aeropuerto, a las diversas autoridades competentes necesarias para que éstas realicen las actividades propias de sus atribuciones.

2.4 Servicios: "LA ASIGNATARIA", por sí o por conducto de terceros, prestará los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales de manera permanente, uniforme, regular y no discriminatoria, a todos los usuarios del Aeropuerto, incluidos los concesionarios, asignatarios y los permisionarios del servicio de transporte aéreo regular nacional e internacional, no regular nacional e internacional, servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular que así lo requieran.

"LA ASIGNATARIA", en todo momento, tendrá la responsabilidad frente a la "SECRETARÍA", a fin de que los servicios se presten en términos de la legislación aplicable y de este título de Asignación.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" será responsable de que el Aeropuerto cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios que se requieran, de acuerdo a su clasificación, clave de referencia y categoría.

2.4.1 Servicios Aeroportuarios: Para la prestación de los servicios aeroportuarios, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto en los artículos 48, fracción I de la Ley, 55, 57, 58 del Reglamento y demás relativos de la Ley y del Reglamento.

2.4.2 Servicios Complementarios: Para la prestación de los servicios complementarios, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto en los artículos 48, fracción II de la Ley; 57, 58 del Reglamento, así como la demás normatividad aplicable en materia de servicios complementarios.

“LA ASIGNATARIA” podrá prestar los servicios complementarios directamente, siempre que lo realice en forma eficiente, equitativa y no discriminatoria, frente a los concesionarios, asignatarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo u otros terceros prestadores de estos servicios en el Aeropuerto.

“LA ASIGNATARIA” estará obligada a identificar y registrar, de manera independiente, las operaciones, los costos e ingresos relacionados con los servicios complementarios que preste.

En todo caso, “LA ASIGNATARIA” deberá llevar a cabo los actos necesarios a efecto de contar con opciones competitivas para la prestación de cada uno de los servicios complementarios.

“LA ASIGNATARIA” únicamente podrá limitar el número de prestadores de servicios complementarios por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, lo anterior después de considerar la opinión del Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto, y previa aprobación de la “SECRETARÍA”.

El Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto se integrará conforme a lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley, los relativos del Reglamento, y conforme a lo estipulado en la condición 7.3 del presente título.

En los supuestos en que “LA ASIGNATARIA” limite el número de prestadores de servicios complementarios conforme al párrafo anterior, los contratos necesarios para permitir que los concesionarios, asignatarios y permisionarios del transporte aéreo o terceros ajenos a éstos presten los servicios complementarios que sean requeridos en el Aeropuerto, serán adjudicados a favor de aquellas personas que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del Aeropuerto, así como la mejor calidad y precio para los usuarios. “LA ASIGNATARIA”, con la participación de los concesionarios, asignatarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, establecerá los criterios, las reglas generales para las adjudicaciones y, en su caso, los procedimientos de los concursos y llevará a cabo los mismos.

En caso de que “LA ASIGNATARIA” contravenga lo señalado en la presente condición, la “SECRETARÍA” podrá ordenarle que deje de prestar los servicios complementarios, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 58 de la Ley.

2.4.3 Servicios de Combustible: De conformidad con la legislación aplicable, los servicios que a continuación se indican de manera enunciativa más no limitativa, consistentes en el transporte, almacenamiento, distribución, suministro, succión o expendio de combustible de aviación a los operadores, concesionarios, asignatarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, usuarios del Aeropuerto a que se refiere la presente condición podrán ser prestados por terceros.

“LA ASIGNATARIA” deberá tomar las medidas necesarias para que dichos servicios se presten de forma segura y eficiente.

“LA ASIGNATARIA” celebrará los contratos necesarios en los que se establecerán los términos y condiciones para que dichos servicios se presten de manera segura y eficiente, precisando la contraprestación y forma de pago correspondiente para “LA ASIGNATARIA”, por el acceso y el uso de sus instalaciones para la prestación del servicio de combustible en el Aeropuerto.

Asimismo, “LA ASIGNATARIA” deberá adecuar sus programas al crecimiento y necesidades del Aeropuerto. “LA ASIGNATARIA” y el tercero que preste el servicio al que se alude en la presente condición, serán responsables de cualquier daño que ocasione la prestación del servicio de combustible.

Todos los conflictos que surjan con motivo de la prestación de los servicios de combustible serán resueltos por aquellas autoridades competentes de conformidad con la normatividad aplicable.

2.4.4 Servicios Comerciales: Éstos podrán ser prestados directamente en el Aeropuerto por “LA ASIGNATARIA” o por terceros que contrate la misma, mediante el arrendamiento de áreas, en términos de los artículos 48, fracción III, de la Ley y 65 del Reglamento, de manera enunciativa y no limitativa, áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, correo, casas de cambio, bancos y hoteles. En ningún caso la prestación de servicios comerciales debe constituir un obstáculo para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, ni podrá poner en peligro la seguridad del Aeropuerto o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la “SECRETARÍA” ordenará las adecuaciones necesarias. Las áreas que se destinen a la prestación de servicios comerciales serán descritas en el Programa Maestro de Desarrollo y para modificarlas se requerirá la previa autorización de la “SECRETARÍA”.

Asimismo, “LA ASIGNATARIA” y/o terceros que contrate la misma deberán cumplir con lo dispuesto en la condición 2.3.2 del presente título.

2.4.5 Responsabilidad: “LA ASIGNATARIA” responderá directamente ante la “SECRETARÍA”, del cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo esta Asignación, inclusive de aquellas que se deriven de la celebración de contratos con terceros, así como de los daños que, con motivo de la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción, se causen a los Bienes Asignados y a terceros usuarios del Aeropuerto.

Capítulo III

Legislación Aplicable

3.1 Legislación Aplicable: La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto, así como la prestación de los Servicios materia de esta Asignación, estarán sujetas enunciativa y no limitativamente, a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los Tratados Internacionales celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado; los Acuerdos Interinstitucionales; el Código Civil Federal; Código Federal de Procedimientos Civiles; Código de Comercio; la Ley de Aeropuertos; Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley de Aviación Civil; Ley General de Bienes Nacionales; Ley Federal de Procedimiento Administrativo; Ley de Infraestructura de la Calidad; Ley Federal de Competencia Económica; Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, sus respectivos Reglamentos; las demás prevenciones técnicas y administrativas aplicables en la materia que dicte la "SECRETARÍA"; a lo dispuesto en la presente Asignación y a los anexos que la integran; las Normas Oficiales Mexicanas, Normas Básicas de Seguridad, y Disposiciones Técnico Administrativas que por su naturaleza son aplicables a esta Asignación; las disposiciones sobre mitigación del impacto ambiental que dicten las autoridades competentes, así como las normas jurídicas que por su naturaleza y objeto le son aplicables. "LA ASIGNATARIA" se obliga a observar y cumplir en todo momento la legislación aplicable.

"LA ASIGNATARIA" acepta que, si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen abrogados, derogados, modificados o adicionados, quedará sujeta, en todo tiempo, a la aplicación de la nueva legislación, así como a la aplicación de las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor.

Capítulo IV

Límites, Vigencia e Inicio de Operaciones

4.1 Límites a los Derechos de la Asignación: Durante la vigencia de la presente Asignación, "LA ASIGNATARIA" podrá contratar con terceros la prestación de los Servicios, en los términos previstos por los artículos 48, 52, 54 al 57 de la Ley; 66 al 72 del Reglamento. "LA ASIGNATARIA" no podrá usar, aprovechar o explotar el Aeropuerto para fines distintos a los mencionados en la Ley y en el Reglamento, así como en las condiciones 2.1 y 2.3 anteriores, salvo que cuente con autorización expresa de la "SECRETARÍA".

La "SECRETARÍA", de conformidad con las disposiciones aplicables, podrá otorgar concesión, asignación o permiso a terceros para que éstos lleven a cabo la operación, administración, explotación, y en su caso, construcción de aeródromos civiles en cualquier tiempo y lugar.

"LA ASIGNATARIA" deberá coordinar con los concesionarios, asignatarios o permisionarios de aeródromos civiles ubicados dentro de su área de influencia, y ajustarse a las políticas y programas establecidos para el desarrollo del Sistema Aeroportuario Nacional, y su interrelación con otros modos de transporte, a fin de evitar conflictos que afecten los estándares de seguridad, la eficiencia y calidad de la operación del sistema en la región. Todos los conflictos que surjan con motivo de lo anterior, serán resueltos por la "SECRETARÍA".

4.2 Vigencia: La vigencia del título de Asignación será por tiempo indefinido, sólo concluirá cuando se acredite fehacientemente que ya no existe causa de utilidad pública, interés público, interés general, interés social que es salvaguardar, o por razones de seguridad nacional que la justifique.

4.3 Inicio de Operaciones: "LA ASIGNATARIA" deberá presentar un aviso a la "SECRETARÍA", indicando la fecha en que pretende iniciar operaciones en el Aeropuerto cuando ésta haya cumplido, además de los requisitos previstos en esta Asignación, los establecidos en el artículo 22 del Reglamento, manifestando bajo protesta de decir verdad, que cuenta con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo a la clasificación y categoría referidas en la condición 2.2 del presente título de Asignación. "LA ASIGNATARIA" iniciará operaciones una vez que la "SECRETARÍA" haya emitido la resolución respectiva.

Para el caso de que los servicios aeroportuarios y complementarios sean prestados por terceros, el inicio de operaciones del Aeropuerto también quedará sujeto a la autorización que la "SECRETARÍA" le otorgue a "LA ASIGNATARIA", de los contratos de prestación de servicios que celebre con dichos terceros, en términos de lo dispuesto en los artículos 56 de la Ley y 67 del Reglamento, así como de la condición 4.4 de esta Asignación.

4.4 Contratos. "LA ASIGNATARIA" presentará a la "SECRETARÍA" para su autorización y registro, los contratos que, en su caso, celebre con terceros para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, en un plazo máximo de 15 (quince) días naturales contados a partir de la fecha de su formalización. Sin dicha autorización, los contratos no surtirán sus efectos.

Los contratos que celebre "LA ASIGNATARIA" con los terceros, deberán contener, por lo menos, lo señalado en el artículo 66 del Reglamento, acreditando en todo momento, que los prestadores de servicios, reúnen los requisitos que establece el artículo 58 de éste.

"LA ASIGNATARIA" y los prestadores de los servicios serán solidariamente responsables ante la "SECRETARÍA", del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos contratos, relacionadas con los servicios respectivos de que se traten, conforme a lo establecido en el artículo 52 de la Ley, en las disposiciones relativas del Reglamento, así como en lo consignado en la presente Asignación.

"LA ASIGNATARIA", en todo momento, está obligada a dar aviso en forma inmediata a la "SECRETARÍA", de aquellos casos en los que considere que los terceros con quienes haya contratado la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, ya no satisfacen los requerimientos señalados en la Ley para que continúen prestando dichos servicios en el Aeropuerto.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" deberá dar aviso cuando exista incumplimiento de los contratos celebrados para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, y con ello se afecte la adecuada operación del Aeropuerto y constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 27 de la Ley.

La "SECRETARÍA", oyendo previamente al afectado, podrá revocar la autorización de los contratos que haya celebrado "LA ASIGNATARIA", conforme al procedimiento previsto en el artículo 56 de la Ley, en cuyo caso, "LA ASIGNATARIA" deberá asegurar de que no se interrumpan los servicios aeroportuarios y complementarios del Aeropuerto, además "LA ASIGNATARIA" deberá atender a lo dispuesto en el artículo 68 del Reglamento, respecto del prestador del servicio cuyo contrato lo haya revocado la "SECRETARÍA".

Por lo que se refiere a los contratos de servicios comerciales, "LA ASIGNATARIA" deberá atender lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento para su celebración, en el entendido de que como lo dispone el artículo 60 de la Ley y 65 de su Reglamento, los servicios comerciales únicamente podrán prestarse en las áreas autorizadas por la "SECRETARÍA" en el Programa Maestro de Desarrollo o en el programa indicativo de inversiones, y dentro de los locales o lugares fijos expresamente designados para tal efecto.

En ningún caso "LA ASIGNATARIA" podrá prestar dichos servicios en las zonas restringidas, con excepción de la zona estéril señalada en el último párrafo del artículo 117 del Reglamento.

Tratándose de contratos celebrados con terceros relacionados con la prestación de servicios comerciales, la "SECRETARÍA" se reserva el derecho de verificar que se hayan celebrado conforme a lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo autorizado, en términos de lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Los contratos terminarán por las causas señaladas en el artículo 69 del Reglamento.

Capítulo V

Prestación de los Servicios

5.1 Equidad en la Prestación de los Servicios: "LA ASIGNATARIA" será responsable de que los Servicios que se mencionan en esta Asignación, previstos en la Ley y el Reglamento, se presten a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

5.2 Cesión de Derechos de Cobro: "LA ASIGNATARIA" podrá ceder a terceros, previa autorización de la "SECRETARÍA" en términos de lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley de Aeropuertos, el cobro de los derechos respecto de la prestación de los servicios aeroportuarios, comerciales y complementarios que ésta le otorga, siempre y cuando no se ponga en riesgo la operación del Aeropuerto en términos de la presente Asignación.

5.3 Estándares de Eficiencia y Seguridad: Los Servicios deberán cumplir con los estándares de seguridad, eficiencia y calidad que se especifican en el Programa Maestro de Desarrollo, que forma parte del presente título de Asignación como **Anexo 2**. Los estándares se actualizarán y modificarán por la "SECRETARÍA" cada 5 (cinco) años conjuntamente con el Programa Maestro de Desarrollo a que se refiere la condición 6.1 siguiente.

5.4 Relación con Autoridades: "LA ASIGNATARIA" deberá permitir a las Autoridades Federales, el acceso y uso sin costo alguno de las instalaciones, áreas y locales que le hayan asignado a cada una de ellas, para que puedan desarrollar las atribuciones que les correspondan en el Aeropuerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley.

Para el caso de que las Autoridades Federales requieran áreas adicionales, para atender la demanda de pasajeros, la "SECRETARÍA", escuchando previamente la opinión de "LA ASIGNATARIA", determinará las áreas adicionales que, para tal efecto, "LA ASIGNATARIA" deberá proporcionar sin costo alguno, y su

especificación deberá ser incorporada a los planos que integran el **Anexo 1**. Salvo la excepción anterior, todas las áreas que soliciten las Autoridades Federales, en las que se vayan a ejercer actividades distintas a las funciones que realizan en los aeródromos civiles, "LA ASIGNATARIA" podrá cobrar por la ocupación de cada una de ellas, al costo corriente en el mercado.

La conservación y mantenimiento de las áreas del Aeropuerto utilizadas por las Autoridades Federales, estarán a cargo de estas últimas. Las Autoridades Federales adscritas al Aeropuerto, tendrán la obligación de pagar los costos de mantenimiento y uso normal de las instalaciones que se utilicen, tales como agua, luz, teléfono, entre otros, que se originen directamente del uso de dichas instalaciones.

5.5 Servicios a la Navegación Aérea: "LA ASIGNATARIA" estará obligada a contar con los servicios a la navegación aérea que se requieran, de conformidad con las disposiciones aplicables.

"LA ASIGNATARIA" debe proporcionar al órgano u organismo encargado de prestar los servicios señalados en el párrafo anterior conforme al artículo 9 de la Ley, el acceso y uso sin costo alguno, de las áreas necesarias para la prestación de sus servicios, así como efectuar su conservación y mantenimiento exterior. Actualmente el órgano desconcentrado de la "SECRETARÍA", denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, presta los servicios en cuestión en el polígono que se describe en el **Anexo 1** de esta Asignación, las cuales deberán ampliarse o modificarse de acuerdo con las necesidades del servicio.

El citado órgano desconcentrado será propietario de los equipos y sistemas destinados a la prestación de los servicios de que se trata y se encuentren en el polígono descrito en el **Anexo 1**. Dicho Órgano será responsable por la conservación y mantenimiento interior del inmueble que utilice y de dichos equipos.

"LA ASIGNATARIA" podrá contratar con terceros aquellos servicios a la navegación aérea que no estén reservados al Gobierno Federal conforme a las disposiciones aplicables.

Capítulo VI

Programa Maestro de Desarrollo, Modernización y Mantenimiento

6.1 Programa Maestro de Desarrollo: "LA ASIGNATARIA", en ejercicio de los derechos que le otorga esta Asignación, elaborará un Programa Maestro de Desarrollo con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del Sistema Aeroportuario Nacional y su interrelación con otros modos de transporte, y lo someterá para aprobación de la "SECRETARÍA", previa opinión que emita la Secretaría de la Defensa Nacional, conforme a lo dispuesto en los artículos 38 de la Ley y 24 del Reglamento.

Una vez que la "SECRETARÍA" autorice el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto, éste pasará a formar parte integrante de la presente Asignación como **Anexo 3**.

Asimismo, "LA ASIGNATARIA" actualizará su Programa Maestro de Desarrollo cada 5 (cinco) años, para lo cual deberá presentarlo previamente ante el Comité de Operación y Horarios, dentro de los 6 (seis) meses anteriores a su presentación a la "SECRETARÍA", lo anterior en la forma que señala el artículo 24 del Reglamento, y deberá contener, como mínimo, las especificaciones señaladas en el artículo 23 del Reglamento; así como los Requerimientos Mínimos de Inversión que comprenden el **Anexo 4** de este título de Asignación, conforme a lo establecido en la legislación aplicable.

De igual manera, "LA ASIGNATARIA" deberá presentar para autorización de la "SECRETARÍA", cualquier modificación y/o actualización al Programa Maestro de Desarrollo en 3 (tres) tantos originales, además, deberán acompañar la recomendación del Comité de Operación y Horarios.

Cualquier solicitud de modificación del Programa Maestro de Desarrollo que presente "LA ASIGNATARIA" ante la "SECRETARÍA", conforme a lo establecido en el artículo 24 del Reglamento, deberá justificarse con proyecciones de demanda de pasajeros, carga y operaciones, y con aquellas variables tomadas en cuenta para su elaboración, por lo que no deberá limitar las expectativas de crecimiento y desarrollo del Aeropuerto.

"LA ASIGNATARIA", dentro de los 3 (tres) primeros meses de cada año, deberá presentar un informe respecto de las acciones realizadas en el año anterior de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo vigente.

En el caso de que la "SECRETARÍA", por las razones previstas en la condición 8.1 de esta Asignación, establezca Bases de Regulación Tarifaria, "LA ASIGNATARIA" deberá adecuar su Programa Maestro de Desarrollo conforme a dichas Bases para incluir los requerimientos mínimos de inversión que la "SECRETARÍA" agregue al presente título de Asignación como un Anexo a la misma, sin necesidad de contar con consentimiento alguno de la "LA ASIGNATARIA".

6.2 Infraestructura: El Aeropuerto deberá contar con la infraestructura, instalaciones, equipo y señalización necesarios que reúnan los requisitos técnicos y operacionales mínimos, de acuerdo a los artículos 46 de la Ley, 30 y 31 del Reglamento, para garantizar la segura y eficiente operación del mismo y de las aeronaves de acuerdo con la clasificación y categoría que mantenga.

6.3 Obras: Toda obra mayor de construcción, reconstrucción o ampliación del Aeropuerto, deberá estar contenida en el Programa Maestro de Desarrollo y deberá ser llevada a cabo con estricto apego a un proyecto ejecutivo previamente aprobado por la "SECRETARÍA", asimismo, si las construcciones no se apegan al proyecto ejecutivo, la "SECRETARÍA" podrá ordenar su modificación o demolición, a costa de "LA ASIGNATARIA", sin perjuicio de las sanciones que pudiesen imponerse en términos de la legislación aplicable. En la realización de obras distintas a aquéllas, previstas en el Programa Maestro de Desarrollo, "LA ASIGNATARIA" deberá observar lo dispuesto por los artículos 40 de la Ley, y del 37 al 50 del Reglamento.

6.4 Conservación y Mantenimiento: "LA ASIGNATARIA" deberá conservar y mantener el Aeropuerto en condiciones de seguridad, eficiencia y niveles de calidad requeridos, de conformidad con la legislación aplicable, por lo que será responsable de que se lleven a cabo los trabajos de conservación y mantenimiento necesarios.

En la ejecución de obras de conservación y mantenimiento, "LA ASIGNATARIA" garantizará la continuidad en la prestación de los servicios, mediante la asignación provisional de áreas e instalaciones alternas a las afectadas.

Capítulo VII

Operación y Seguridad

7.1 Operación: La operación del Aeropuerto se sujetará a las reglas de operación que autorice la "SECRETARÍA".

7.2 Administrador Aeroportuario: "LA ASIGNATARIA" deberá notificar la "SECRETARÍA", dentro de los 5 (cinco) días siguientes a la fecha de inicio de vigencia de la presente Asignación, el nombramiento del Administrador Aeroportuario, quien deberá contar con las facultades suficientes para llevar a cabo las funciones que la Ley establece a su cargo, adjuntando a su notificación, la documentación que señala el artículo 27 del Reglamento.

En caso de que el Administrador Aeroportuario, por cualquier motivo, no pueda continuar prestando sus servicios a "LA ASIGNATARIA" o que, por razones diversas, no pueda cumplir con su cargo, "LA ASIGNATARIA" deberá notificar su cambio a la "SECRETARÍA", conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Ley, adjuntando la documentación a que se refiere el artículo 27 del Reglamento.

7.3 Comité de Operación y Horarios: En términos de los artículos 61 y 62 de la Ley y 129 al 132 de su Reglamento, "LA ASIGNATARIA" deberá constituir un Comité de Operación y Horarios, que será presidido por el Administrador Aeroportuario, cuyo funcionamiento y operación se sujetará a su Reglamento Interno que se incluirá en las reglas de operación del Aeropuerto, las cuales deberán ser sometidas a autorización de la "SECRETARÍA".

7.4 Comisión Consultiva: En términos de los artículos 44 de la Ley; 173 y 174 del Reglamento, "LA ASIGNATARIA" constituirá una Comisión Consultiva que tendrá por objeto coadyuvar en la promoción del Aeropuerto y emitir recomendaciones en el ámbito de sus atribuciones.

7.5 Seguridad: La vigilancia interna del Aeropuerto será responsabilidad de "LA ASIGNATARIA" y se realizará conforme a lo establecido en los artículos 71 al 73 de la Ley y 151 al 161 del Reglamento, debiendo atenderse a lo dispuesto en las demás disposiciones legales aplicables.

El Aeropuerto debe contar con un Comité Local de Seguridad y un Programa Local de Seguridad que contemplen las medidas, planes y procedimientos respectivos conforme a la legislación aplicable. Dicho Programa será emitido por el citado Comité, previa opinión del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria previsto en los artículos 73 de la Ley y 162 y 163 del Reglamento.

7.6 Modalidades: "LA ASIGNATARIA" deberá acatar las modalidades que imponga la "SECRETARÍA" en la operación del Aeropuerto, de conformidad con los artículos 86 al 89 del Reglamento, y acatará las disposiciones de la "SECRETARÍA" en relación con la prestación de los servicios para atender las necesidades derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, en términos del artículo 66 de la Ley.

Capítulo VIII

Regulación Tarifaria

8.1 Tarifas: "LA ASIGNATARIA" cobrará las tarifas que por la prestación de los servicios le autorice la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la participación que corresponda de la "SECRETARÍA".

En el caso de que, en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, no existan condiciones razonables de competencia, la imposición y cobro de tarifas por la prestación de los servicios aeroportuarios, se sujetará a las Bases de Regulación Tarifaria que establezca la "SECRETARÍA", en términos de los artículos 67 y 70 de la Ley y demás relativos del Reglamento, las cuales formarán parte del presente título de Asignación. Dichas tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios que se encuentren en igualdad de condiciones. Únicamente podrán aplicarse las tarifas registradas y publicadas en el Diario Oficial de la Federación, mismas que se adjuntarán al presente título como un Anexo.

Adicionalmente, la "SECRETARÍA", podrá determinar dentro de la tarifa conjunta establecida conforme a las citadas bases, tarifas y precios específicos cuando no existan condiciones adecuadas de competencia respecto de todos o determinados servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones que para la prestación de servicios suscriba "LA ASIGNATARIA".

Cuando no existan condiciones razonables de competencia, de acuerdo con la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, la "SECRETARÍA", podrá establecer regulación tarifaria respecto de los contratos que "LA ASIGNATARIA" celebre con los prestadores de servicios complementarios, en términos de los artículos 68 y 70 de la Ley y demás relativos del Reglamento. En este caso, la "SECRETARÍA", no requiere del consentimiento de "LA ASIGNATARIA" para el establecimiento de dicha regulación tarifaria, así como sus posteriores modificaciones.

Todas las tarifas y precios, así como las reglas de aplicación de los servicios aeroportuarios, y los arrendamientos y contraprestaciones antes señaladas, así como de los servicios complementarios, deberán presentarse, de conformidad con las disposiciones aplicables, para su registro ante la "SECRETARÍA", previo al inicio de su vigencia.

Las tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios y sujetos obligados a su pago que se encuentren en igualdad de condiciones. Únicamente podrán aplicarse las tarifas registradas, las cuales deberán hacerse del conocimiento de los usuarios y sujetos obligados a su pago.

El Gobierno Federal no otorga garantía alguna a "LA ASIGNATARIA", respecto del rendimiento económico y financiero del Aeropuerto por el otorgamiento de este título de Asignación y, en su caso, por las bases de regulación tarifaria que en lo futuro establezcan. "LA ASIGNATARIA", con la aceptación de esta Asignación, asume todos los riesgos inherentes a la operación y rendimiento económico y financiero en la prestación de los servicios.

8.2 Modificación de las Tarifas: "LA ASIGNATARIA" podrá solicitar la modificación de las tarifas que cobrará por los servicios que preste bajo la presente Asignación, observando los términos previstos en la condición 8.1 de esta Asignación.

"LA ASIGNATARIA" únicamente podrá solicitar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la participación de la "SECRETARÍA", una reducción a la tarifa de uso de aeropuerto autorizada en los términos de la condición 8.1 de la presente Asignación, siempre y cuando "LA ASIGNATARIA" no hubiere cedido a favor de terceros su derecho de cobro conforme a la condición 10.10 de la presente. Cualquier modificación a las tarifas no se requerirá el consentimiento de "LA ASIGNATARIA".

Capítulo IX

Derechos

9.1 Contraprestación al Gobierno Federal: "LA ASIGNATARIA" pagará al Gobierno Federal las contraprestaciones que fijó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en los términos del oficio identificado como el **Apéndice VI**.

9.2 Derechos: "LA ASIGNATARIA" cubrirá al Gobierno Federal los derechos que correspondan por el otorgamiento de esta Asignación y, en su caso, por sus modificaciones; también cubrirá los servicios de verificación establecidos en la Ley; los servicios relacionados con el otorgamiento de la presente Asignación y demás usos o servicios que correspondan, en los términos de la Ley, el Reglamento, así como en la Ley Federal de Derechos.

Capítulo X

Disposiciones Generales

10.1 Protección al Ambiente: "LA ASIGNATARIA" deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los Tratados Internacionales aplicables, en materia de equilibrio ecológico y de protección al medio ambiente.

"LA ASIGNATARIA" será responsable de los daños que en materia ecológica y de protección al medio ambiente se originen en el Aeropuerto, particularmente en lo que se refiere a la atenuación del ruido y al control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en el Aeropuerto como en la infraestructura aeroportuaria, por actos y operaciones realizadas a partir de la fecha de otorgamiento de la Asignación, y que

se deriven de actos u omisiones a su cargo, de conformidad con el artículo 74 de la Ley, y demás leyes y disposiciones aplicables en la materia, así como por lo dispuesto en el **Anexo 5** de este título de Asignación, mismo que establece la responsabilidad de “LA ASIGNATARIA” en materia de protección al ambiente.

10.2 Verificaciones: La “SECRETARÍA” verificará el cumplimiento de las disposiciones, de conformidad con los artículos 78 al 80 de la Ley, los correspondientes del Reglamento, y demás disposiciones aplicables, para lo cual “LA ASIGNATARIA” permitirá, en cualquier momento, el acceso a sus instalaciones a los verificadores de la “SECRETARÍA”.

10.3 Información Contable y Estadística: “LA ASIGNATARIA” se obliga a mantener en sistemas automatizados, los registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos aeroportuarios, incluidos volúmenes, maniobras, frecuencias de los servicios, indicadores de eficiencia y productividad en general, y darlos a conocer a la “SECRETARÍA” en los términos y formatos determinados por ésta.

La “SECRETARÍA” podrá, en cualquier momento, solicitar a “LA ASIGNATARIA” la información legal, contable, financiera o cualquier otra que estime conveniente relacionada con las actividades aeroportuarias, así como realizar encuestas directamente con los usuarios del Aeropuerto respecto de la prestación de los servicios en el mismo, de acuerdo con lo establecido en los artículos 175 al 181 del Reglamento. “LA ASIGNATARIA” deberá publicar en un periódico de amplia circulación en México, sus estados financieros anuales dictaminados por auditor externo, dentro de los 4 (cuatro) meses siguientes al fin de cada ejercicio fiscal.

10.4 Nacionalidad: “LA ASIGNATARIA” es de nacionalidad Mexicana, por lo que en ningún caso tendrá más derechos que los que le conceden las leyes mexicanas. Por consiguiente, en caso de que participe inversión extranjera en el capital social de “LA ASIGNATARIA”, esta última se compromete expresamente a no invocar la protección de gobierno extranjero alguno, bajo la pena de perder, los derechos objeto de esta Asignación en beneficio de la Nación Mexicana.

10.5 Responsabilidades: “LA ASIGNATARIA” responderá directamente ante la “SECRETARÍA”, respecto del cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo esta Asignación, inclusive de aquellas que se deriven de la celebración de contratos con terceros, así como de los daños que, con motivo de la administración, operación, explotación, y en su caso, construcción, se causen a terceros usuarios del Aeropuerto.

10.6 Empresa con Participación Estatal Mayoritaria: “LA ASIGNATARIA”, como empresa con participación estatal mayoritaria, se obliga en todo momento y durante la vigencia de la presente Asignación a permanecer como una entidad de la Administración Pública Federal. El incumplimiento de esta condición será una causa de revocación inmediata de la Asignación.

“LA ASIGNATARIA”, ya sea directamente o a través de sociedades subsidiarias, podrá adquirir más asignaciones de las que actualmente sea titular directo o a través de sociedades subsidiarias, para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos, previa autorización de la “SECRETARÍA” y de la Comisión Federal de Competencia Económica, de conformidad con las disposiciones aplicables a la materia.

“LA ASIGNATARIA” será responsable de que, su Director General o su equivalente, los socios o miembros del Órgano de Administración, no se encuentren en los supuestos previstos en el artículo 22 de la Ley. En caso de que alguno de éstos se ubique en alguna de las hipótesis normativas contenidas en dicho artículo, deberá llevar a cabo, las acciones que estime pertinentes para la remoción del mismo, debiendo acreditar ante la “SECRETARÍA” dicha modificación o sustitución.

10.7 Seguros: “LA ASIGNATARIA” y los prestadores de servicios serán responsables por los daños ocasionados que resulten por causas que les sean imputables, por lo que deberán contratar las pólizas de seguro en apego a los artículos 76 de la Ley, y 146 al 150 del Reglamento, cuyo monto deberá ser suficiente para cubrir las indemnizaciones correspondientes. Asimismo, contarán con seguros que amparen daños a la infraestructura aeroportuaria, derivados de desastres naturales. Las pólizas de seguros y sus renovaciones deberán registrarse ante la “SECRETARÍA” y estar vigentes en todo momento y durante el plazo de vigencia de la presente Asignación.

10.8 Modificación de Condiciones: Las condiciones establecidas en el presente título de Asignación podrán revisarse y modificarse de conformidad con la Ley, el Reglamento y demás disposiciones aplicables, ya sea por acuerdo entre la “SECRETARÍA” y “LA ASIGNATARIA”, o bien sin previo acuerdo de “LA ASIGNATARIA”, conforme a los términos de las disposiciones que sobre la materia pudieran surgir, y a los procedimientos legales aplicables.

En el caso de que la "SECRETARÍA" y "LA ASIGNATARIA" acuerden modificar la presente Asignación, y esta última, previa autorización de la "SECRETARÍA", haya cedido a favor de terceros su derecho de cobro de la tarifa de uso de aeropuerto en los términos de la condición 10.10 de la presente Asignación, "LA ASIGNATARIA" deberá obtener la opinión de los cesionarios previamente a que se lleve a cabo la modificación, únicamente respecto de aquellas condiciones que pudieran repercutir en los derechos de cobro.

Lo dispuesto en esta condición es sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo en la condición 10.21 de este título de Asignación.

10.9 Terminación: El presente título de Asignación terminará por cualquiera de las causas señaladas en el segundo párrafo del artículo 14 BIS de la Ley. No obstante, la terminación de la Asignación no extingue las obligaciones contraídas por "LA ASIGNATARIA" durante su vigencia, con el Gobierno Federal o con terceros.

En el supuesto de terminación anticipada y en caso de que existan obligaciones de pago que deriven de la cesión de derechos de cobro de la tarifa de uso de aeropuerto en términos de la condición 10.10, la "SECRETARÍA", al otorgar una nueva Asignación para la administración y operación del Aeropuerto, no requiere la opinión ni consentimiento de los cesionarios de dichos derechos de cobro, que hayan sido autorizados previamente por la "SECRETARÍA".

10.10 Cesión de Derechos y Gravámenes de la Asignación: "LA ASIGNATARIA" no podrá transmitir sus derechos y obligaciones a terceras personas físicas y morales privadas, conforme lo dispuesto por el último párrafo del artículo 14 BIS de la Ley. Asimismo, y salvo que la "SECRETARÍA" previamente lo autorice, "LA ASIGNATARIA" no podrá ceder a personas morales públicas.

Según sea el caso, "LA ASIGNATARIA" deberá observar las disposiciones aplicables en materia de concentraciones a las que se refiere el Capítulo III de la Ley Federal de Competencia Económica.

"LA ASIGNATARIA", en ningún caso podrá en forma alguna gravar, transferir o enajenar la Asignación, los derechos y obligaciones conferidos en ésta, así como los bienes afectos a la misma, a ningún Gobierno o Estado Extranjero, de conformidad en lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley.

10.11 Tenencia Accionaria: "LA ASIGNATARIA" manifiesta en términos del artículo 9 fracción I inciso b) del Reglamento que, a la fecha, el Gobierno Federal por conducto de Secretaría de Marina es accionista mayoritario y Aeropuertos y Servicios Auxiliares es accionista minoritario de las acciones representativas del capital social de "LA ASIGNATARIA".

10.12 Reversión: Al término de la presente Asignación, por cualquiera que sea la causa, todos los bienes del dominio público de la Federación afectos a la misma, las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a los inmuebles asignados y demás bienes revertirán en favor de la Nación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 de la Ley y 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

10.13 Derecho de Preferencia: Al término de la presente Asignación, el Gobierno Federal, por conducto de la "SECRETARÍA" o, en su caso, quien determine el Ejecutivo Federal, ejercerán la preferencia para adquirir los bienes, muebles y/o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras del Aeropuerto, distintos de los bienes asignados o de los bienes adheridos a éstos, dedicados a la prestación de los servicios, al precio que se determine conforme al avalúo que se lleve a cabo, de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales aplicables; derecho que ejercerá sólo si existe interés del Gobierno Federal en mantener en operación el Aeropuerto.

En caso de que el Gobierno Federal no tenga interés en adquirir los bienes muebles y/o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras del Aeropuerto, distintos de los bienes asignados o de los bienes adheridos a éstos, dedicados a la prestación de los servicios, tendrá la opción de tomarlos en arrendamiento. El derecho que tiene el Gobierno Federal de tomar en arrendamiento los bienes del Aeropuerto operarán con independencia del destino que "LA ASIGNATARIA", o el propietario del inmueble quiera darle a dichos bienes, pues en todo momento prevalecerá la importancia de proveer el servicio público del Aeropuerto.

10.14 Gravámenes: Ni "LA ASIGNATARIA", ni sus accionistas, podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, ni los derechos derivados de esta Asignación sin previa autorización de la "SECRETARÍA".

10.15 Revocación y Sanciones: La "SECRETARÍA" podrá revocar la presente Asignación por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 27 de la Ley, conforme al procedimiento establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

En caso de infracción por parte de "LA ASIGNATARIA" a lo dispuesto por la Ley, el Reglamento o el presente título de Asignación, la "SECRETARÍA" impondrá a "LA ASIGNATARIA" las sanciones establecidas en el artículo 81 de la Ley, conforme a lo dispuesto por el artículo 85 de la misma, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que, en su caso resulte, ni de la revocación que proceda.

10.16 Permisos y trámites: "LA ASIGNATARIA" podrá iniciar operaciones una vez que, además de haber cubierto los requisitos previstos para tal efecto en esta Asignación, la "SECRETARÍA" le haya otorgado la aprobación de los documentos a que se refiere el artículo 22 del Reglamento, mismos que, de forma enunciativa más no limitativa, corresponden a los siguientes:

- I. Aviso de la terminación de la obra;
- II. Programa Maestro de Desarrollo, el cual deberá incluir, entre otros aspectos, el programa indicativo de inversiones;
- III. Reglas de operación contenidas en el manual general de operación del aeródromo;
- IV. Póliza de seguro a que se refiere el artículo 146 del Reglamento;
- V. Registro de las tarifas de los servicios que prestarán;
- VI. Documento por el que se constituya el comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 61 de la Ley, así como la aprobación de su reglamento interno;
- VII. Documento por el que se constituya el comité local de seguridad a que se refiere el artículo 73 de la Ley y el programa local de seguridad autorizado, y
- VIII. Notificación a la "SECRETARÍA" de los miembros del consejo de administración y del administrador aeroportuario.

Cubiertos los requisitos a que se refiere el párrafo anterior, "LA ASIGNATARIA" presentará un aviso a la "SECRETARÍA", por el cual indique la fecha de inicio de las operaciones, manifestando a su vez, bajo protesta de decir verdad, que cuenta con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo a su clasificación y categoría.

10.17 Tribunales Competentes: Conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley, es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles, por lo tanto, en lo relativo a la interpretación y cumplimiento de la presente Asignación, salvo lo que administrativamente le corresponda resolver a la "SECRETARÍA", "LA ASIGNATARIA" conviene con ésta en someterse a las leyes federales y a la jurisdicción de los Tribunales Federales con sede en la Ciudad de México, renunciando al fuero que pudiese corresponderle en razón de su domicilio presente o futuro.

10.18 Inscripción en el Registro: La "SECRETARÍA", inscribirá en el Registro Aeronáutico Mexicano el presente título de Asignación y, en su caso, sus modificaciones dentro del término de 30 (treinta) días contados a partir del día siguiente a la fecha de su otorgamiento; las pólizas de seguro correspondientes; los contratos de prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, y demás documentos que precisa el artículo 75 de la Ley, y que establezca alguna otra disposición, previo el pago de derechos conforme a los montos establecidos en la Ley Federal de Derechos. Asimismo, "LA ASIGNATARIA" inscribirá a su costa en el Registro Público de la Propiedad Federal el presente título de Asignación.

10.19 Publicación en el Diario Oficial de la Federación: "LA ASIGNATARIA" llevará a cabo los procesos jurídicos administrativos y financieros con el objeto de publicar en el Diario Oficial de la Federación el presente título de Asignación.

10.20 Notificaciones: "LA ASIGNATARIA" se obliga a informar por escrito a la "SECRETARÍA", de cualquier cambio de domicilio durante la vigencia de esta Asignación, en el entendido de que, en caso de omisión, las notificaciones surtirán sus efectos cuando sean realizadas en el domicilio actual de "LA ASIGNATARIA", señalado en el Antecedente XVII en el Capítulo de ANTECEDENTES del presente título de Asignación.

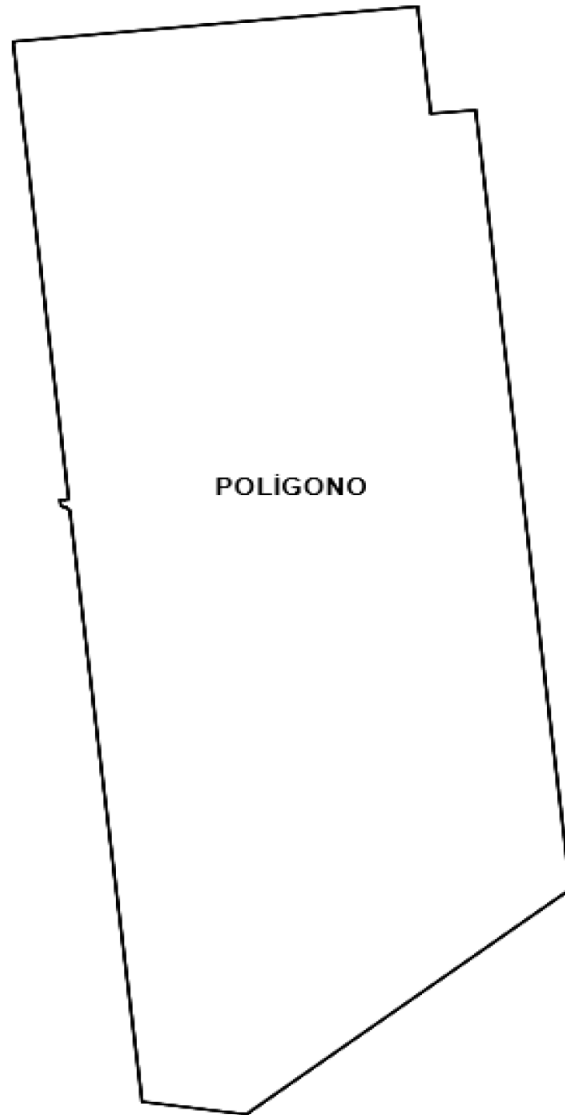
10.21 Anexos y Apéndices: Los anexos y apéndices referidos en la presente Asignación forman parte integrante de la misma en todos sus términos.

Salvo la poligonal dentro de la cual se encuentran los Bienes Asignados descritos en el Anexo 1, todos los demás anexos pueden ser modificados, total o parcialmente por la "SECRETARÍA" y no se requerirá consentimiento alguno de "LA ASIGNATARIA".

10.22 Aceptación: La firma del presente título de Asignación por parte de "LA ASIGNATARIA", implica su aceptación a todas y cada una de las condiciones y Anexos de éste.

La presente Asignación se otorga en la Ciudad de México, a los catorce días del mes de diciembre de dos mil veintitrés.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes: Lic. **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.- La Asignataria: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., Apoderado y Representante Legal, Lic. **Antonio Canchola Castro**.- Rúbrica.

**PERÍMETRO DE LA SUPERFICIE DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LORETO**

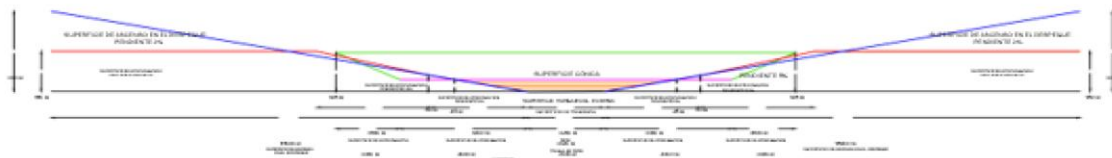
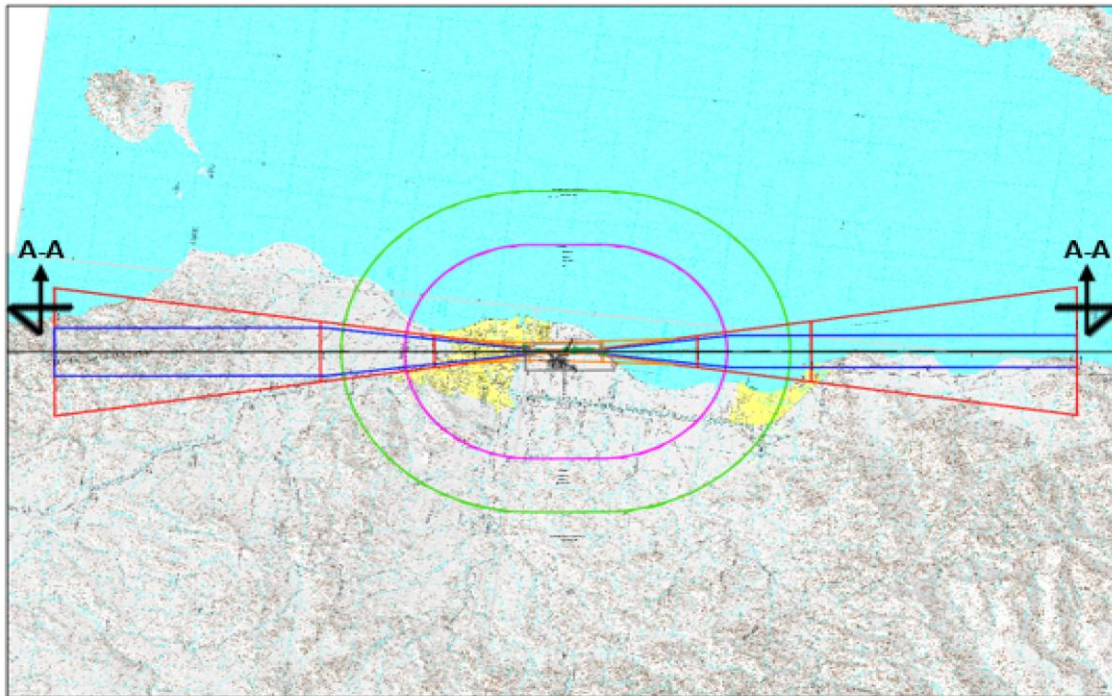


POLÍGONO



PERÍMETRO DEL POLÍGONO = 7,331.64 m

ZONAS DE PROTECCIÓN
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LORETO



Sección A-A
Distancias y Alturas (metros)

NOTAS:

- Toda construcción o edificación requiere Aprobación de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) (Art. 54 de la Ley de Aeropuertos y los Arts. 29 y 35 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos), a fin de asegurar la no afectación a las operaciones aéreas.
- En los casos pertinentes, la AFAC coordinará y obtendrá opinión técnica de SENEAM, en materia de procedimientos de navegación aérea.
- La emisión de las citadas aprobaciones son únicamente en aspectos técnico-aeronáuticos de ubicación, altura y balizamiento.