

## SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, Que establece los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), publicado el 12 de junio de 2012.**

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

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-064-SCT3-2011, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM), PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 12 DE JUNIO DE 2012.

FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., párrafos primero y segundo, 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 26, párrafo trece, 36, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracción III y párrafo final, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis fracciones IV y VII, 17 y 32 párrafo final de la Ley de Aviación Civil; 1, 109, fracciones IV y VII, 116, fracciones III, VIII, IX y X, 123, 124, 125, 126, 127 y 128, 131, fracciones VI y VII, y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones XXVI y XXXI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, Que establece los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System), aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el 12 de septiembre de 2012.

Los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011 recibidos durante los 60 días naturales posteriores al 12 de junio de 2012, en que dicho Proyecto se publicó en el Diario Oficial de la Federación, fueron estudiados y respondidos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas sitas en Boulevard Adolfo López Mateos número 1990, 2o. piso, colonia Los Alpes Tlacopac, código postal 01010, México, Distrito Federal.

Atentamente

México, D.F., a 5 de noviembre de 2012.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Felipe Duarte Olvera**.- Rúbrica.

**RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-064-SCT3-2011, QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM), PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 12 DE JUNIO DE 2012, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PUBLICA**

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, fueron estudiados y discutidos y resueltos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sesión ordinaria del 12 de septiembre de 2012 de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se da respuesta a los mismos en los términos de la siguiente tabla:

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	TITULO	Consideramos que el nombre de la NOM debe relacionarse con las Características o Especificaciones que debe tener un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), ya que los requisitos sólo se enuncian en el Punto 4, Disposiciones generales. PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, Que establece <del>los requisitos para implantar un</del> las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System).	Se acepta la propuesta y se adecua el título.	NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-064-SCT3-2012, QUE ESTABLECE LAS ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM).
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL		<del>PROYECTO de Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-20124, Que establece los requisitos para implantar un</del> las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System).	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	PROEMIO LEGAL	FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos <u>1o., párrafos primero y segundo, 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 26, párrafo trece, 36,</u> fracciones I, IV, V, VI, XII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I y XVI, 41, <u>43, 45, 47, 73 y 74</u> de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4, 6 fracciones I, III, y último párrafo, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis, fracciones IV y VII, y 17 de la Ley de Aviación Civil; 1, 6 fracción VI, 11, fracciones IV, inciso d), V, inciso c), 46 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, <del>y</del> 80, <u>81 y al-82</u> del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 20, fracción IV, 108 y 109, fracción VIII, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 49, fracción I, del Reglamento de	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., párrafos primero y segundo, 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 26, párrafo trece, 36, fracciones I, IV, V, VI, XII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I y XVI, 41, 43, 47, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4, 6, fracciones I, III, y último párrafo, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis, fracciones IV y VII, y 17 de la Ley de Aviación Civil; 1, 6 fracción VI, 11, fracciones IV, inciso d), V, inciso c), 46 y 72 de la Ley de Aeropuertos; 28, 33, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 20, fracción IV, 108 y 109, fracción VIII, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 49,

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>la Ley de Aeropuertos; 2o, fracciones III y XVI, 6o, fracción XIII y 21 fracciones I, IV, XI, XIII, XV, XXII, XXVI, XXXI y XXXIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación <del>del Proyecto de la</del> Norma Oficial Mexicana <del>PROY-NOM-064-SCT3-2011-2012 aprobada</del> por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día <del>12</del> 7 de <del>die</del>septiembre de 2012, <del>4</del> y <del>el</del> la cual establece <u>las especificaciones del los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).</u></p> <p>(...)</p> <p>La <del>El</del> presente <del>Proyecto</del> de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que <u>entre en vigor posterior a dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, los interesados presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas correspondientes, citas en Providencia número 807, 3er. piso, colonia Del Valle, código postal 03100, México, Distrito Federal, teléfonos 50 11 64 17, fax 55 23 62 75 o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx.</u></p> <p>Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión y la Manifestación de Impacto Regulatorio, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité antes señalado.</p>		<p>fracción I, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 2o, fracciones III y XVI, 6o, fracción XIII y 21 fracciones I, IV, XI, XIII, XV, XXII, XXVI, XXXI y XXXIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012 aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el 12 de septiembre de 2012, la cual establece las especificaciones del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que entre en vigor a los siguientes 60 días naturales siguientes a la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p><b>Aeropuertos del Sureste (ASUR)</b></p>	<p><b>PREFACIO</b></p>	<p>Como se establece en el Prefacio de este Proyecto de NOM, el concepto de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (Safety Management System: SMS) emana de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, OACI), y de acuerdo a la bibliografía incluida en este Proyecto de NOM, el SMS debe estar en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad Operacional (State Safety Program: SSP), el cual no se menciona en el Proyecto de NOM, y que de acuerdo a las normas y métodos recomendados de los Anexos a dicho Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los objetivos operacionales del SMS de cada proveedor de servicio deben coadyuvar a lograr los objetivos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Operacional elaborado por el Estado Mexicano.</p> <p>(...)</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 cuyos Anexos 1, 6, 8, 11 y 14 se establece que se debe implantar un sistema de gestión de seguridad operacional, <u>que coadyuve a alcanzar los objetivos del Programa Seguridad Operacional del Estado Mexicano.</u></p> <p>(...)</p> <p>Al disponer de una norma que establezca <del>los requisitos para implantar un</del> <u>las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional,</u> se benefician los concesionarios y permisionarios</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>(...)</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 cuyos Anexos 1, 6, 8, 11 y 14 se establece que se debe implantar un sistema de gestión de seguridad operacional, que coadyuve a alcanzar los objetivos del Programa Seguridad Operacional del Estado Mexicano.</p> <p>(...)</p> <p>Al disponer de una norma que establezca las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional, se benefician los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento que cuenten con aeronaves y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares, ya que con la identificación, análisis, evaluación y mitigación de los peligros mediante la gestión del riesgo, se permite mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, y por consiguiente lograr reducir la presencia de eventos, incidentes o accidentes en la operación aérea; generando así una mayor confiabilidad en los usuarios del transporte aéreo,</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, <u>las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves</u>, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento que cuenten con aeronaves y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares, ya que con la identificación, análisis, evaluación y mitigación de los peligros mediante la gestión del riesgo, se permite mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, y por consiguiente lograr 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><b>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</b></p>		<p><u>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), para la emisión de Normas Oficiales Mexicanas, el 12 de junio de 2012, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, que establece los requisitos para implantar un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System), a efecto de que en términos del artículo 47, fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados presentaran comentarios al Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</u></p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), para la emisión de Normas Oficiales Mexicanas, el 12 de junio de 2012, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-064-SCT3-2011, que establece los requisitos para implantar un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System), a efecto de que en términos del artículo 47, fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados presentaran comentarios al Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Posterior a ese periodo de 60 días naturales, y en cumplimiento con el artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana aprobándose los mismos, así como la Norma Oficial Mexicana, siendo publicada dicha respuesta a los comentarios en el Diario Oficial de la Federación el XX de XXX de XX.</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, de conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual indica que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta es aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, que establece las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System), así como la Norma Oficial Mexicana, en su sesión ordinaria celebrada el 12 de septiembre del 2012.</p> <p>En tal virtud y por lo establecido en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), he tenido a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, que establece las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System).</p>		<p>Posterior a ese periodo de 60 días naturales, y en cumplimiento con el artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, fueron presentados y evaluados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana aprobándose los mismos, así como la Norma Oficial Mexicana, siendo publicada dicha respuesta a los comentarios en el Diario Oficial de la Federación el XX de XXX de XX.</p> <p>El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, de conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual indica que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta es aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, que establece las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System), así como la Norma Oficial Mexicana, en su sesión ordinaria celebrada el 12 de septiembre del 2012.</p> <p>En tal virtud y por lo establecido en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), he tenido a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, que establece las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS: Safety Management System).</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p><b>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</b></p>	<p><b>INDICE</b></p>	<p><b>INDICE</b></p> <p>1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>2. Referencias</p> <p>3. Definiciones y abreviaturas</p> <p>4. Disposiciones generales</p> <p>5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)</p> <p>6. Componentes y elementos del SMS</p> <p>7. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración</p> <p>8. Bibliografía</p> <p>9. Observancia de esta norma</p> <p>10. De la evaluación de la conformidad</p> <p>11. Vigencia</p> <p>Apéndice "A" Normativo "Contenido del Manual SMS".</p> <p>Apéndice "B" Normativo "Plan de Implementación del SMS".</p> <p><u>Apéndice "C" Normativo "Reporte voluntario de seguridad operacional".</u></p>	<p>Se acepta la propuesta y se incluye el Apéndice "C" Normativo que contiene el formato de reporte voluntario de seguridad operacional.</p>	<p><b>INDICE</b></p> <p>1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>2. Referencias</p> <p>3. Definiciones y abreviaturas</p> <p>4. Disposiciones generales</p> <p>5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)</p> <p>6. Componentes y elementos del SMS</p> <p>7. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración</p> <p>8. Bibliografía</p> <p>9. Observancia de esta norma</p> <p>10. De la evaluación de la conformidad</p> <p>11. Vigencia</p> <p>Apéndice "A" Normativo "Contenido del Manual SMS".</p> <p>Apéndice "B" Normativo "Plan de Implementación del SMS".</p> <p>Apéndice "C" Normativo "Reporte voluntario de seguridad operacional".</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	1	Dentro de los "Proveedores de Servicios" se sugiere considerar también a los prestadores de servicios complementarios.	No se acepta la propuesta debido a que, en los términos de los artículos 45 y 48, fracción II último párrafo, de la Ley de Aeropuertos, la prestación de los servicios complementarios forma parte de la operación de los aeródromos, por lo que para prestarlos debe suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo, debiendo éstos comprender a los prestadores de servicios complementarios en sus Políticas y Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.	<p><b>1. Objetivo y campo de aplicación</b></p> <p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer los requisitos para implantar un sistema de gestión de seguridad operacional por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, los permisionarios de talleres aeronáuticos, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento que cuenten con aeronaves y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares que en lo sucesivo y para efectos de esta Norma Oficial Mexicana serán llamados "proveedores de servicio".</p> <p>(...)</p>
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL		<p><b>1. Objetivo y campo de aplicación</b></p> <p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer los requisitos para implantar un sistema de gestión de seguridad operacional por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, <u>las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves,</u> los permisionarios de talleres aeronáuticos, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento que cuenten con aeronaves y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares que en lo sucesivo y para efectos de esta Norma Oficial Mexicana serán llamados "proveedores de servicio".</p> <p>(...)</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente en los numerales 1 y 3.32, de la presente norma.</p> <p>Lo anterior en concordancia con el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominado "Aeronavegabilidad", 11ª Edición (enmienda 103), Parte II Capítulo 5, numeral 5.3 que establece que: " a partir del 14 de noviembre de 2013, como parte de su Programa Estatal de Seguridad Operacional, el Estado de diseño o de fabricación exigirá que una <u>organización responsable del diseño de tipo o una organización responsable de la fabricación de aeronaves implante un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para el Estado...</u>" (Enfasis añadido).</p>	<p>1. Objetivo y campo de aplicación</p> <p>El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana, es establecer los requisitos para implantar un sistema de gestión de seguridad operacional por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, los permisionarios de talleres aeronáuticos, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento que cuenten con aeronaves y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares que en lo sucesivo y para efectos de esta Norma Oficial Mexicana serán llamados "proveedores de servicio".</p> <p>(...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<b>Aeropuertos del Sureste (ASUR)</b>	3.1	<p>En la definición, 3.1 Accidente: se da la definición de accidente de aeronave conforme a lo indicado en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, sin embargo la aplicación de la norma se está ampliando a otros prestadores de servicios, que en el caso de los aeropuertos se pueden presentar accidentes sin que involucre aeronaves. Por lo tanto se sugiere que se defina el punto 3.1 como Accidente de Aeronave y se incluya otra definición de "Accidente sin aeronaves". Para el caso de aeropuertos se puede presentar un accidente entre vehículos e infraestructura, vehículos y vehículos, del staff e incluso de pasajeros sin estar de por medio una aeronave.</p> <p>Se sugiere la siguiente definición de Accidente que no involucra aeronave: Accidentes <b>en el Aeropuerto</b>; Todo suceso en el aeropuerto que no involucra aeronaves y que cause la muerte o lesiones graves al personal o pasajeros en el aeropuerto (se exceptúa las muertes por causas naturales o por causas diferentes a las actividades cotidianas en el aeropuerto), se ocasionen daños graves e irreparables a las instalaciones infraestructuras y equipos (vehículos terrestres, vehículos de apoyo, etc.)</p>	<p>No se acepta la propuesta, porque la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa está referida únicamente a la seguridad operacional y la definición de accidente que propone ASUR se refiere a la seguridad industrial, que no es materia de la NOM de referencia.</p>	<p><b>3.1. Accidente:</b> Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas relacionadas con la operación de una aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.</p> <p>(...)</p>
<b>Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)</b>	3.8	<p>Cambiar la definición 3.8 Consecuencia.</p> <p>En el texto del PROY dice "Consecuencia: resultado de un peligro potencial. La definición escrita de la manera anterior se entiende como que el peligro es potencial y no el resultado de éste. Se propone que diga: "Consecuencia: <u>el posible</u> resultado de un peligro..."</p> <p>(...)</p> <p><b>3.8. Consecuencia:</b> <u>El posible</u> resultado de un peligro potencial.</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente, en los términos del Doc. 9859, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional de la OACI</p>	<p><b>3.8. Consecuencia:</b> El posible resultado de un peligro potencial.</p> <p>(...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	3.11	<p>Modificar el concepto 3.11 Ejecutivo responsable (Director General, socio, presidente de la junta de directores, propietarios o su equivalente).</p> <p>No se considera necesario que el concepto indique entre paréntesis la recomendación de OACI sobre quien ocupará dicho puesto ya que se podría entender como una restricción en cuanto a la asignación de dicho personal.</p> <p>(...)</p> <p><b>3.11. Ejecutivo Responsable</b> (<del>Director General, socio, presidente de la junta de directores, propietarios o su equivalente</del>): Es aquella persona identificable y que, independiente de otras funciones, tiene la responsabilidad de la puesta en práctica y del mantenimiento del SMS, dentro de la organización.</p> <p>(...)</p>	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	<p><b>3.11. Ejecutivo Responsable:</b> Es aquella persona identificable y que, independiente de otras funciones, tiene la responsabilidad de la puesta en práctica y del mantenimiento del SMS, dentro de la organización.</p> <p>(...)</p>
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	3.14	<p><i>(página 15 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p><b>De las disposiciones de la NOM</b></p> <p>i. Respecto al numeral 3.14, en el que se define el término Evento, como <i>“condición que ha sido detectada dentro del entorno operacional, en donde se sobrepasan los límites preestablecidos, misma que se requiere de un análisis”</i>. Sería recomendable que esa Secretaría valorara la conveniencia de especificar en la definición, el documento o documentos en donde se establecen esos límites.</p> <p>(...)</p> <p><b>3.14. Evento:</b> Condición que ha sido detectada dentro del entorno operacional, en donde se sobrepasan los límites preestablecidos <u>por los proveedores de servicios</u>, misma que requiere de un análisis.</p>	Se acepta la propuesta y se realizan las adecuaciones correspondientes.	<p><b>3.14. Evento:</b> Condición que ha sido detectada dentro del entorno operacional, en donde se sobrepasan los límites preestablecidos por los proveedores de servicios en su Manual SMS, misma que requiere de un análisis.</p> <p>(...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	3.19	<p>En la definición 3.19 Incidente, se da la definición de incidente de aeronave conforme a lo indicado en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, sin embargo la aplicación de la norma se está ampliando a otros prestadores de servicios, y en el caso de los aeropuertos se pueden presentar incidentes sin que involucre aeronaves, por lo tanto se sugiere que se defina el punto 3.19 como Incidente de Aeronave y se defina Incidente sin aeronaves. Para el caso de aeropuertos se puede presentar un Incidente entre vehículos e infraestructura, vehículos y vehículos, del staff e incluso de pasajeros sin estar de por medio una aeronave. Se sugiere la siguiente definición de Incidente que no involucra aeronave:</p> <p>(...)</p> <p><b>Incidentes en el Aeropuerto;</b> Todo suceso en el aeropuerto que no involucra aeronaves y que afecta o pudiera afectar la seguridad de las operaciones y de las instalaciones, equipos y personas.</p>	<p>No se acepta la propuesta, porque la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa está referida únicamente a la seguridad operacional y la definición de accidente que propone ASUR se refiere a la seguridad industrial, que no es materia de la NOM de referencia. Se ajusta numeración.</p>	<p><b>3.18. Gravedad:</b> Las posibles consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia la peor condición previsible....</p> <p><b>3.19. Hardware:...</b></p>
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	3.20, 3.26, 3.34	<p>En las definiciones se incluyen los términos "Indicador de desempeño de seguridad operacional", "Nivel aceptable de seguridad operacional" y "Requisito de seguridad operacional". De acuerdo a la bibliografía referida, dichos términos deben estar en concordancia con los indicadores y niveles de seguridad operacional establecidos por el Gobierno Federal, en el Programa Nacional de Seguridad Operacional (State Safety Program SSP), el cual no se hace referencia en el Proyecto de NOM.</p>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que el objeto de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, es establecer las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional que implantaran los prestadores de servicios quienes deben establecer sus objetivos, indicadores y metas con base en sus estadísticas operacionales específicas, en tanto que Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) es un sistema para la gestión de la seguridad operacional por los Estados.</p>	<p><b>3.20. Incidente:...</b></p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	3	<p>En la sección 3. Definiciones y abreviaturas, sugerimos que se incluya la definición de “Incidente grave”, contenido en el Anexo 13 al <u>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</u>, pues consideramos de gran utilidad para las investigaciones, delimitación de las acciones y en el establecimiento de los objetivos de seguridad operacional así como en la definición de la gestión de riesgos.</p> <p>(...)</p> <p><b>3.21 Incidente grave.</b> <u>Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.</u></p>	<p>Se acepta la propuesta y se realizan las adecuaciones correspondientes, recorriendo la numeración de las demás definiciones.</p>	<p><b>3.21 Incidente grave:</b> Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.</p> <p><b>3.22 Indicador de Desempeño de Seguridad Operacional: ...</b></p>
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	3.38	<p>Cambiar el nombre del concepto 3.38 <del>Severidad</del> por <u>Gravedad</u>.</p> <p>Se recomienda utilizar el término GRAVEDAD por ser el que utiliza la OACI para definir el mismo concepto que el PROY define como Severidad.</p> <p><b>3.3818. Gravedad:</b> Las posibles consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia la peor condición previsible.</p>	<p>Se acepta la propuesta, se realiza la adecuación correspondiente y se ajusta la numeración de las definiciones.</p> <p>Asimismo, se realizan las modificaciones en las siguientes secciones por la sustitución de “severidad” por “gravedad”: definiciones Mitigación, Riesgo, 6.2.2 segunda viñeta, Apéndice A4 inciso (j) 2ª viñeta subinciso (ii).</p>	<p><b>3.23. Manual SMS:...</b></p> <p><b>3.24. Método Predictivo:</b></p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	3.18 a 3.42	<p>Se propone ajustar la numeración de las definiciones en razón de la incorporación de la definición de accidente grave.</p> <p><b>3.198. Hardware:</b> Dispositivo, máquina o equipo relacionado con las operaciones aéreas...</p> <p><b>3.2049. Incidente:</b> 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.</p> <p><b>3.220. Indicador de Desempeño de Seguridad Operacional:</b> Medida (o parámetro) empleada para expresar el nivel de eficacia de la seguridad operacional logrado en un sistema.</p> <p><b>3.234. Manual SMS:</b> Documento en el cual se establecen todos los aspectos a implantar del sistema de gestión de la seguridad operacional de la organización, incluyendo, políticas, objetivos, procedimientos y responsabilidades en materia de seguridad operacional.</p> <p><b>3.242. Método Predictivo:</b> Documenta el desempeño espontáneo del personal y lo que realmente ocurre en las operaciones diarias.</p> <p><b>3.253. Método Proactivo:</b> Busca activamente identificar riesgos potenciales a través del análisis de las actividades de la organización.</p> <p><b>3.264. Método Reactivo:</b> Responde a los acontecimientos que ya ocurrieron tales como incidentes y accidentes.</p> <p><b>3.275. Mitigación:</b> Acciones o medidas que disminuyen o eliminan el peligro potencial o que reducen la probabilidad o <del>gravedad</del> <del>severidad</del> del riesgo.</p> <p><b>3.286. Nivel Aceptable de Seguridad Operacional:</b> Referencia con la cual se puede medir el desempeño en materia de seguridad operacional, expresado en términos de indicadores y metas de desempeño de seguridad operacional.</p> <p><b>3.297. OACI:</b> Organización de Aviación Civil Internacional.</p> <p><b>3.3028. Operador aéreo:</b> El propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las</p>	<p>Se acepta la propuesta y se ajusta la numeración de las definiciones, por la inserción del numeral 3.21 en el que se comprende la definición de incidente grave.</p> <p>Se incorpora el siguiente texto a la norma en cuestión "<i>organización responsable del diseño de tipo o una organización responsable de la fabricación de aeronaves</i>" a fin de incluirlos en la definición de proveedor de servicios numeral (3.32 antes y después 3.33).</p>	<p><b>3.25. Método Proactivo: ...</b></p> <p><b>3.26. Método Reactivo: ...</b></p> <p><b>3.27. Mitigación:</b> Acciones o medidas que disminuyen o eliminan el peligro potencial o que reducen la probabilidad o gravedad del riesgo.</p> <p><b>3.28. Nivel Aceptable de Seguridad: ...</b></p> <p><b>3.29. OACI: ...</b></p> <p><b>3.30. Operador aéreo:</b></p> <p><b>3.31. Permisionario: ...</b></p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>comprendidas en el artículo 5 fracción II inciso a) de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicano o extranjero.</p> <p><b>3.3129. Permisionario:</b> Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjera, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial; persona moral o física, a la que la Secretaría otorga un permiso para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos; persona moral o física, mexicana o extranjera, a la que la Secretaría otorga un permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento.</p> <p><b>3.320. Peligro:</b> Condición, objeto o actividad que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad para desempeñar una función determinada; misma que puede amenazar la seguridad operacional.</p> <p><b>3.334. Plan de Implementación del SMS:</b> Documento en el que mostrará la propuesta de calendarización de los pasos a seguir, sobre cómo serán logrados e implantados los requisitos del SMS, con el fin de que sea integrado a las actividades de la organización, y cuya finalidad es permitir administrar con eficacia las cargas de trabajo asociadas a la implantación del SMS.</p> <p><b>3.342. Proveedores de Servicio:</b> Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, <u>las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de</u></p>		<p><b>3.32. Peligro: ...</b></p> <p><b>3.33. Plan de Implementación del SMS: ...</b></p> <p><b>3.34. Proveedores de Servicio:</b> Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo o las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.</p> <p><b>3.35. Probabilidad: ...</b></p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.</p> <p><b>3.353. Probabilidad:</b> La posibilidad de que un evento o condición insegura pueda ocurrir.</p> <p><b>3.364. Requisito de Seguridad Operacional:</b> Son aquellos recursos, procedimientos o procesos necesarios para alcanzar los indicadores y los objetivos de desempeño de la seguridad operacional.</p> <p><b>3.375. Riesgo:</b> La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y <del>gravedad</del> <del>severidad</del>, tomando como referencia la peor condición previsible.</p> <p><b>3.386. Secretaría:</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p><b>3.397. Seguridad Operacional:</b> Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.</p> <p><del>3.38. Severidad: Las posibles consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia la peor condición previsible.</del></p> <p><b>3.4039. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System):</b> Es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye una estructura organizacional, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios para tal fin.</p> <p><b>3.410. Software:</b> Programas, procedimientos, símbolos, capacitación, entrenamiento o instrucciones que permitan el correcto funcionamiento del hardware.</p>		<p><b>3.36. Requisito de Seguridad Operacional: ...</b></p> <p><b>3.37. Riesgo: ...</b></p> <p><b>3.38. Secretaría: ...</b></p> <p><b>3.39. Seguridad Operacional: ...</b></p> <p><b>3.40. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System): ...</b></p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<b>3.424. Titular del Area de Seguridad Operacional:</b> Es aquella persona identificable, responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización.		
<b>Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)</b>	<b>3.32</b>	<p>Texto Propuesto</p> <p><b>3.32 Proveedores de Servicio:</b> Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los permisionarios de talleres aeronáuticos, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento, los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares <u>y los prestadores de servicios complementarios.</u></p>	No se acepta la propuesta debido a que, en los términos de los artículos 45 y 48, fracción II último párrafo, de la Ley de Aeropuertos, la prestación de los servicios complementarios forma parte de la operación de los aeródromos, por lo que para prestarlos debe suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo, debiendo éstos comprender a los prestadores de servicios complementarios en sus Políticas y Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.	<p><b>3.41. Software: ...</b></p> <p><b>3.42. Titular del Area de Seguridad Operacional: ...</b></p>
<b>Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)</b>	<b>5.3 c).</b>	<p>Se sugiere modificar el título del primer punto del inciso C) para homologar el uso de terminología a lo largo del numeral 6.3.1, utilizando el término desempeño en lugar de eficacia.</p> <p>Bajo la consideración que la eficacia se mide a las acciones particulares de mitigación de riesgos y el desempeño a todo el sistema, no únicamente a casos específicos.</p> <p><b>5.3.</b> Todo proveedor de servicio, que implante un SMS (...)</p> <p><b>c)</b> Garantía de la seguridad operacional; y</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supervisión y medición <del>de la eficacia del</del> <u>desempeño</u> de la seguridad operacional.</li> <li>- Gestión del cambio.</li> <li>- Mejora continua del SMS.</li> </ul> <p>(...)</p>	Se acepta la propuesta y se realizan la adecuación correspondiente.	<p><b>5.3.</b> Todo proveedor de servicio, que implante un SMS (...)</p> <p><b>c)</b> Garantía de la seguridad operacional; y</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional.</li> <li>- Gestión del cambio.</li> <li>- Mejora continua del SMS.</li> </ul>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	6.1.1. a)	<p>Se propone que dicha recomendación se haga en el texto de la norma 6.1.1 Responsabilidad y compromiso del ejecutivo responsable con una mayor explicación (...)</p> <p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable.</p> <p><b>a)</b> Los proveedores de servicio, deben identificar al Ejecutivo Responsable dentro de su organización, siendo una persona que tenga la autoridad total (<u>Director General, socio, presidente de la junta de directores, propietarios o su equivalente</u>) sobre las cuestiones de (...)</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza el ajuste correspondiente.</p>	<p>(...)</p> <p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable.</p> <p><b>a)</b> Los proveedores de servicio, deben identificar al Ejecutivo Responsable dentro de su organización, siendo una persona que tenga la autoridad total (Director General, socio, presidente de la junta de directores, propietarios o su equivalente) sobre las cuestiones de (...)</p>
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)		<p>Se considera conveniente indicar el perfil que se requiere para el personal que asigne el Ejecutivo responsable.</p> <p>Se considera necesario que sea una o varias personas a las que se les pueda asignar la gestión del SMS por parte del Ejecutivo Responsable.</p>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que el perfil requerido para el Ejecutivo Responsable ya se establece en el numeral 6.1.2, b), de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa.</p> <p>Asimismo, no se acepta la propuesta referente a asignar el encargo de "Ejecutivo Responsable" a varias personas, en razón de que con ello se restaría efectividad a la función de dicho Ejecutivo en la toma de decisiones y en el liderazgo que debe ejercer dentro de la organización del proveedor de servicios para asegurar la eficacia y la eficiencia del SMS.</p> <p>En ese sentido, el Doc. 9859 emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional, denominado Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, señala que el Ejecutivo Responsable debe ser una persona única e identificable, con responsabilidad final por la actuación efectiva y eficiente del SMS de la organización.</p>	<p>(...)</p> <p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable.</p> <p><b>a)</b> Los proveedores de servicio, deben identificar al Ejecutivo Responsable dentro de su organización, siendo una persona que tenga la autoridad total (Director General, socio, presidente de la junta de directores, propietarios o su equivalente) sobre las cuestiones de (...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	6.1.1. b)	<p>Se sugiere mantener el uso del concepto Política de Seguridad Operacional, para ser congruente con el nombre del Componente del SMS y los puntos 6.1.3.b y el B.3.1 a).</p> <p>Se sugiere agregar en el Capítulo de Definiciones el correspondiente a la Política de Seguridad Operacional. (...)</p> <p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable. a)...</p> <p>b) Los proveedores de servicio deben realizar elaborar y desarrollar una declaración formalizada <u>que incluya los compromisos que a continuación se señalan</u>, la cual debe ser firmada de manera autógrafa por el Ejecutivo Responsable y difundida por diferentes medios hacia todos los niveles de la organización, <del>donde se contemplen los siguientes compromisos:...</del> <u>Compromisos:</u> ...</p>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que el término "Política de Seguridad Operacional" es más amplio que el de "declaración formalizada", el cual se refiere únicamente a ciertos compromisos que debe asumir el proveedor de servicios, en tanto que la Política de Seguridad Operacional, comprende además de dichos compromisos, entre otras cosas, procedimientos, condiciones y responsabilidades.</p> <p>Se adecua el numeral para una mejor comprensión.</p>	<p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable. a)...</p> <p>b) Los proveedores de servicio deben realizar elaborar y desarrollar una declaración formalizada que incluya los compromisos que a continuación se señalan, la cual debe ser firmada de manera autógrafa por el Ejecutivo Responsable y difundida por diferentes medios hacia todos los niveles de la organización... Compromisos: ...</p>
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	6.1.1. c)	<p>Se sugiere indicar que los indicadores y metas deberán ser establecidos en función del ALoS y definiciones hechas por el Estado a través de su SSP, el cual deberá ser publicado, difundido y vigilado por la Autoridad Aeronáutica, en conciliación con los concesionarios.</p> <p>Las ventajas de la alineación de los SMS y del SSP son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar pautas para el funcionamiento esperado del SMS de los prestadores de servicios.</li> <li>• Homogenizar criterios entre los diversos SMS de los prestadores de servicios.</li> <li>• Facilitar la interacción entre los diversos SMS de los prestadores de servicios.</li> <li>• Contar con parámetros para la evaluación por la Autoridad de la eficacia de los diversos SMS.</li> <li>• Contar con parámetros para la evaluación del nivel de seguridad operacional en México.</li> </ul>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que el objeto de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, es establecer las especificaciones del sistema de gestión de seguridad operacional <u>que implantaran los prestadores de servicios</u> quienes deben establecer sus objetivos, indicadores y metas con base en sus estadísticas operacionales específicas, en tanto que el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) es el sistema para la gestión de la seguridad operacional por los Estados.</p>	<p><b>6.1.1.</b> Responsabilidad y compromiso del Ejecutivo Responsable. a) ... b) ... c) Los proveedores de servicio deben establecer sus objetivos de seguridad operacional, en términos de sus indicadores y metas de desempeño de seguridad operacional.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	6.1.2. a)	<p>6.1.2. Estructura organizacional del área de seguridad operacional y responsabilidades de su personal.</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"> <li>- (...)</li> <li>- <del>Reportar al</del> <u>Asegurar que el</u> Ejecutivo Responsable, <u>esté informado</u> del desempeño del SMS de su organización y de cualquier necesidad o requerimiento para su mejora.</li> </ul>	Se acepta la propuesta y se realizan los ajustes correspondientes.	<p>6.1.2. Estructura organizacional del área de seguridad operacional y responsabilidades de su personal.</p> <p>a)...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (...)</li> <li>- Asegurar que el Ejecutivo Responsable esté informado del desempeño del SMS de su organización y de cualquier necesidad o requerimiento para su mejora.</li> </ul>
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	6.1.2 a) octava y última viñeta	<p><i>(páginas 13, 14 y 15 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p><b>3. Respecto de los trámites no identificados en la MIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta Comisión observa que esa Secretaría no identificó en la MIR la creación del trámite que se establece en el numeral 10.7 del anteproyecto, el cual señala lo siguiente:  <i>"10.7 Los proveedores de servicio <u>deben notificar</u> a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones; contenida en los formatos señalados en el último punto del numeral 6.1.2 inciso a), con el fin de tomar las acciones pertinentes en caso de ser necesario" (Enfasis añadido).</i></li> </ul> <p>De lo anterior y de conformidad con la definición de trámite citada de este apartado, se deduce que el numeral 10.7 establece un trámite tipo AVISO o INFORME para los proveedores de servicios a los que obliga a notificar a la autoridad aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones en los formatos que esos proveedores deberán diseñar, según lo establecido en el numeral 6.1.2, inciso a), última viñeta del anteproyecto.</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realizan las adecuaciones correspondientes.</p> <p>Asimismo, se aclara que los reportes periódicos sobre el desempeño de la seguridad operacional de la organización deben entregarse al Ejecutivo Responsable, por lo que no constituyen un trámite. Al efecto se realiza la aclaración correspondiente en la Norma Oficial Mexicana de referencia.</p> <p>Igualmente, los formatos para conocer la ocurrencia de eventos, deben entregarse al Ejecutivo Responsable, pudiendo conocer la autoridad aeronáutica de dichos reportes al realizar la evaluación de la conformidad con las disposiciones de la Norma Oficial Mexicana de referencia, siendo dichos reportes de carácter voluntario.</p>	<p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proveer al Ejecutivo Responsable reportes periódicos sobre el desempeño de la seguridad operacional de la organización.</li> </ul> <p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con un formato para conocer 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Nombre de la Organización que reporta;</li> <li>ii. Fecha del reporte;</li> <li>iii. Correo electrónico;</li> <li>iv. Lugar y fecha del evento;</li> <li>v. Descripción del peligro;</li> </ul> </li> </ul>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Por lo anterior, sería recomendable, a efecto de brindar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, que esa Secretaría incluya en el trámite y en el cuerpo de anteproyecto, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la LFPA, según aplique. Es decir, que se indique el medio a través del cual se deberá hacer la notificación, la información que al menos se deberá proporcionar, así como el momento en que ésta deberá informarse. Lo anterior a efecto de que la autoridad cuente con información oportuna y veraz, a fin de salvaguardar las instalaciones, equipos y en general el bienestar de la población o usuarios que pudieran ser afectados por un evento que pusiera en riesgo la seguridad de las operaciones áreas.</p> <p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalmente, en el numeral 6.1.2, inciso a), octava viñeta del anteproyecto se establece lo siguiente:  <i>“6.1.2. Estructura organizacional del área de seguridad operacional y responsabilidades de su personal.</i>  <i>a) Todo proveedor de servicio debe designar dentro de su estructura organizacional, un área de seguridad operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- [...]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Proveer reportes periódicos sobre el desempeño de la seguridad operacional de la organización.</b></li> <li>- [...]” (Énfasis añadido)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>- (...)</p>		<p>vi. Riesgo (probabilidad y gravedad);                      vii. Posible(s) causa(s); y                      viii. Posible(s) acción(es) de mitigación.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>- Proveer <u>al Ejecutivo Responsable</u> reportes periódicos sobre el desempeño de la seguridad operacional de la organización.</p> <p>(...)</p> <p>- Contar con un formato para conocer la ocurrencia de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones o actividades aéreas de sus organizaciones, <u>que de manera enunciativa y no limitativa contenga lo siguiente:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. <u>Nombre de la Organización que reporta;</u></li> <li>ii. <u>Fecha del reporte;</u></li> <li>iii. <u>Correo electrónico;</u></li> <li>iv. <u>Lugar y fecha del evento;</u></li> <li>v. <u>Descripción del peligro;</u></li> <li>vi. <u>Riesgo (probabilidad y gravedad);</u></li> <li>vii. <u>Posible(s) causa(s); y</u></li> <li>viii. <u>Posible(s) acción(es) de mitigación.</u></li> </ol> <p>(...)</p>		
<p><b>Aeropuertos del Sureste (ASUR)</b></p>		<p>En la sección 6 “Componentes y Elementos del SMS”, en el punto 6.1.2 inciso b) sugerimos incluir las responsabilidades del Titular del área de seguridad operacional. En cuanto a los criterios de selección, el Proyecto de NOM indica <i>“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:”</i> Consideramos que los Criterios de selección los debe considerar el empleador, por lo que sugerimos lo siguiente: <i>“El titular del área de seguridad operacional designado, quien debe fungir como responsable del desarrollo y mantenimiento eficaz del SMS de la organización deberá cubrir los siguientes requisitos para su selección:”</i></p>	<p>No se acepta la propuesta, en razón de que las funciones y responsabilidades del Ejecutivo Responsable del área de seguridad operacional están definidas en el numeral 6.1.1. del proyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, , asimismo, en función de dichas responsabilidades se establece los criterios mínimos para la selección del titular del área de seguridad operacional en el numeral 6.1.2, b), de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, los cuales pueden ser enriquecidos por cada proveedor de servicio de acuerdo con las necesidades, tamaño y complejidad de su organización.</p>	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aerportuario Centro-Norte (OMA)	6.1.2. b)	<p>Se sugiere agregar conocimientos deseados en el perfil del Titular del área de seguridad operacional, y modificar el término Habilidades por Conocimientos en Gestión de la Calidad, dado que la Gestión de la Calidad no es una habilidad.</p> <p>(...)</p> <p><b>b)</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"> <li>- Experiencia de gestión operacional y antecedentes técnicos para comprender los sistemas que son necesarios en la operación.</li> <li>- <del>Habilidades</del> Competencias interpersonales.</li> <li>- <del>Habilidades</del> Competencias analíticas y de resolución de problemas.</li> <li>- <del>Habilidades</del> Competencias de gestión de proyectos.</li> <li>- Habilidades de comunicación oral y escrita.</li> <li>- <del>Habilidades</del> Competencias en gestión de la calidad.</li> </ul>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p><b>6.1.2.</b> Estructura organizacional del área de seguridad operacional y responsabilidades de su personal.</p> <p>(...)</p> <p><b>b)</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"> <li>- Experiencia en gestión operacional y antecedentes técnicos para comprender los sistemas que son necesarios en la operación.</li> <li>- Habilidades interpersonales.</li> <li>- Competencias analíticas y de resolución de problemas.</li> <li>- Competencias de gestión de proyectos.</li> <li>- Habilidades de comunicación oral y escrita.</li> <li>- Competencias en gestión de la calidad.</li> </ul>
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL		<p>Cambiar experiencia de gestión por experiencia en gestión tal como se indica.</p> <p>(...)</p> <p><b>b)</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"> <li>- Experiencia <del>de</del> <u>en</u> gestión operacional y antecedentes técnicos para comprender los sistemas que son necesarios en la operación.</li> <li>- (...)</li> </ul> <p>(...)</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<b>Aeropuertos del Sureste (ASUR)</b>	<b>6.1.2. c)</b>	<p>En la sección 6 “Componentes y Elementos del SMS”, en el 6.1.2 inciso c), en su último párrafo se hace referencia a “..., el responsable del área de <i>seguridad aérea</i> debe participar como asesor en este grupo”. En concordancia con las definiciones y el tema del Proyecto de NOM sugerimos corregir el término por “...,el responsable del área de <b>seguridad operacional</b> debe participar como asesor en este grupo.”</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.2. c)</b> Los proveedores de servicio (...),</p> <p>(...)</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, el responsable del área de <del>seguridad aérea</del> <b>operacional</b> debe participar como asesor en este grupo.</p>	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	<b>6.1.2. (...)</b> (...)
<b>Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)</b>		<p>En los dos últimos párrafos de la sección 6.1.2, se menciona el término “responsable del área de seguridad aérea”, dicho responsable no se encuentra contemplado en ninguna otra sección del PROY ni se definen sus funciones. Se recomienda definir la función de dicho personal o de corregir en caso de algún error para así brindar un responsable homólogo ya que no todos los prestadores de servicios contarán con dicho personal. (...), existe la posibilidad de un error y en vez de ser “el responsable del área de seguridad aérea” sea “el responsable del área de seguridad operacional” (...).</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.2. c)</b> (...).</p> <p>(...)</p> <p>La Junta de Control debe ser presidida por el Ejecutivo Responsable e integrada por el(los) responsable(s) del (los) departamento(s) involucrado(s) en la implantación del SMS; el responsable del área de seguridad <del>aérea</del></p>	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	<p>c) Los proveedores de servicio, deben formar dentro de su estructura organizacional la Junta de Control de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supervisar: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) El desempeño de la seguridad en relación con la política y objetivos de seguridad.</li> <li>ii) La eficacia del Plan de Implementación del SMS.</li> <li>iii) La eficacia de la supervisión de la seguridad de las operaciones subcontratadas.</li> <li>iv) Que toda medida de mitigación se adopte en forma oportuna.</li> <li>v) La efectividad de los procesos de gestión de la seguridad operacional.</li> </ul> </li> <li>- Asegurar que se asignen los recursos y la capacitación adecuados para lograr la seguridad.</li> </ul>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>operacional</u> debe participar como secretario de conformidad al numeral 4.2. de la presente Norma Oficial Mexicana.</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, el responsable del área de seguridad <u>aérea operacional</u> debe participar como asesor en este grupo.</p>		<p>- Impartir directivas estratégicas al Grupo de Acción de Seguridad Operacional cuando esté establecido.</p> <p>La Junta de Control debe ser presidida por el Ejecutivo Responsable e integrada por el(los) responsable(s) del (los) departamento(s) involucrado(s) en la implantación del SMS; el responsable del área de seguridad operacional debe participar como secretario de conformidad al numeral 4.2. de la presente Norma.</p>
<p><b>Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)</b></p>		<p>Se sugiere modificar los incisos iv y v, para quedar: iv) La Oportunidad y Efectividad de las medidas de mitigación adoptadas.</p> <p>Se sugiere modificar los dos últimos párrafos para hablar del Titular del área de seguridad operacional, en congruencia con el inciso 6.1.2.b). Así mismo considerando que el alcance del SMS se enfoca en la Seguridad Operacional y no en la Seguridad de la Aviación.</p> <p><b>c) Los proveedores de servicio, deben formar dentro de su estructura organizacional la Junta de Control de Seguridad Operacional, donde se cumpla con lo siguiente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supervisar:                     <ul style="list-style-type: none"> <li><b>i) El desempeño de la seguridad en relación con la política y objetivos de seguridad.</b></li> <li><b>ii) La eficacia del Plan de Implementación del SMS.</b></li> <li><b>iii) La eficacia de la supervisión de la seguridad de las operaciones subcontratadas.</b></li> <li><b>iv) Que toda medida de mitigación se adopte en forma oportuna.</b></li> <li><b>v) La efectividad de los procesos de gestión de la seguridad operacional.</b></li> </ul> </li> <li>- Asegurar que se asignen los recursos y la capacitación adecuados para lograr la seguridad.</li> <li>- Impartir directivas estratégicas al Grupo de Acción de Seguridad Operacional cuando esté establecido.</li> </ul>	<p>No se acepta la propuesta, en cuanto a incorporar en un solo inciso los términos oportunidad y efectividad, sobre las medidas de mitigación adoptadas, en razón de que dichos términos se refieren a conceptos diferentes entre sí, oportunidad es la conveniencia de tiempo y de lugar, en tanto que efectividad es la capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera, por lo que deben mantenerse en sus términos los subincisos iv) y v) del numeral <b>6.1.2. c) de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa.</b></p> <p>”</p> <p>Ahora bien, se acepta la propuesta, respecto de incorporar el término “seguridad operacional”, en lugar del de “seguridad aérea”, por lo que se realizan las adecuaciones correspondientes.</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, el responsable del área de seguridad operacional debe participar como asesor en este grupo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>La Junta de Control debe ser presidida por el Ejecutivo Responsable e integrada por el(los) responsable(s) del (los) departamento(s) involucrado(s) en la implantación del SMS; el responsable del área de seguridad <del>aérea</del> <u>operacional</u> debe participar como secretario de conformidad al numeral 4.2. de la presente Norma Oficial Mexicana.</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, el responsable del área de seguridad <del>aérea</del> <u>operacional</u> debe participar como asesor en este grupo.</p>		
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	6.1.3 a)	<p><i>(página 15 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p><b>De las disposiciones de la NOM</b></p> <p>ii. La disposición 6.1.3, que se refiere al Plan de Implementación, en su inciso a), establece que el Plan deberá ser “avalado por la alta Dirección de la organización”. En ese sentido, sería oportuno que en algún apartado del anteproyecto se precisara la forma en la que se comprobará este requisito, lo anterior a efecto de evitar discrecionalidad en la aplicación de la regulación.</p> <p><b>6.1.3. (...)</b></p> <p>a) Los proveedores de servicio deben desarrollar, implantar y mantener un Plan de Implementación del SMS, debidamente avalado y firmado por el Ejecutivo Responsable <del>por la alta Dirección de la organización</del>, dentro del cual se dé a conocer de manera detallada y realista, la estrategia que debe seguir la organización para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional, con el que se asegure que se cumplan con sus necesidades en esta materia.</p>	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	<p><b>6.1.3. (...)</b></p> <p>a) Los proveedores de servicio deben desarrollar, implantar y mantener un Plan de Implementación del SMS, debidamente avalado y firmado por el Ejecutivo Responsable, dentro del cual se dé a conocer de manera detallada y realista, la estrategia que debe seguir la organización para llevar a cabo la gestión de la seguridad operacional, con el que se asegure que se cumplen con sus necesidades en esta materia.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	6.1.3. c)	<p>En la sección 6 “Componentes y Elementos del SMS”, en el punto 6.1.3, inciso c) se indica que “Los proveedores de servicio, como parte del desarrollo del Plan de Implementación del SMS y para asegurar que las propuestas y toma de decisiones de su organización sean adecuadas y coordinadas con otras organizaciones también sujetas a implantar un SMS, deben efectuar una descripción de su sistema o entorno aeronáutico, en el que realizan o llevan a cabo sus operaciones o actividades aéreas, en términos de sus componentes o usuarios que interactúan con su propia organización...”. Consideramos que esta parte debe incorporar la relación que debe tenerse con el Programa Nacional de Seguridad Operacional (SSP) que la Autoridad Aeronáutica establezca, para que las acciones conjuntas entre los proveedores de servicio sea homogénea con los objetivos de seguridad operacional del País.</p>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que es en la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, se establecen las especificaciones y requisitos a que deben ajustarse los prestadores de servicios en la implementación de su SMS y no en el Programa Nacional de Seguridad Operacional (SSP), que es el sistema para la gestión de la seguridad operacional por los Estados. Asimismo, la descripción del sistema o entorno aeronáutico en el que cada proveedor de servicios lleva a cabo <u>sus operaciones o actividades aéreas</u>, sólo puede realizarse, <u>en términos de sus propios componentes y de los usuarios que interactúan con su organización, sin que sea factible la homogeneización a que se refiere el promovente.</u></p>	<p><b>6.1.3. ...</b>                  (...)  <b>c)</b> Los proveedores de servicio, como parte del desarrollo del Plan de Implementación del SMS y para asegurar que las propuestas y toma de decisiones de su organización sean adecuadas y coordinadas con otras organizaciones también sujetas a implantar un SMS, deben efectuar una descripción de su sistema o entorno aeronáutico, en el que realizan o llevan a cabo sus operaciones o actividades aéreas, en términos de sus componentes o usuarios que interactúan con su propia organización, tomando en cuenta lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las interacciones de su sistema con otros sistemas, en su entorno aeronáutico;</li> <li>- Las funciones del sistema;</li> <li>- Las consideraciones de desempeño humano requeridas para las operaciones del sistema;</li> <li>- Los componentes “Hardware” del sistema;</li> <li>- Los componentes “Software” del sistema;</li> <li>- Los procedimientos que definen las guías para la operación y el uso del sistema;</li> <li>- El medio ambiente operacional;</li> <li>- Los productos y servicios contratados o adquiridos.</li> </ul>
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	6.1.4.	<p>Dentro de los requisitos o contenido del SMS se incluyen conceptos que están definidos en otros documentos reglamentarios. En específico, en el punto 6.1.4, se establece que los proveedores de servicio deben desarrollar y mantener un Plan de respuesta ante emergencias y que debe ser parte de un Manual de SMS. En el caso de los Aeropuertos este requisito está contenido en otros documentos Reglamentarios: Reglamento de la Ley de Aeropuertos, Art. 152, fracción XI; en el Programa Nacional de Seguridad</p>	<p>En los términos del numeral A3.7 del apéndice normativo del proyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, el Manual SMS puede hacer referencia</p>	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Aeroportuaria (PNSA); y en el documento 101.202.3604.2 emitido por la Dirección de Aeropuertos. El Plan de Emergencia forma parte del Programa de Seguridad del Aeródromo, el cual es autorizado por la DGAC así como sus enmiendas. El requerimiento del PROY-NOM-064-SCT3-2011 punto 6.1.4, representa una duplicidad y controversia, con el contenido del Programa de Seguridad del Aeropuerto de acuerdo al PNSA. Adicionalmente en los "Procedimientos para la evaluación de la conformidad del Anexo 14, Vol. I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional...", publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de enero de 2008, indica en su Artículo 18 el contenido del Manual de Aeródromo, y señala que en la Sección 6 de dicho Manual se incluya el Plan de emergencia del aeródromo, lo que constituye otra duplicidad. Si se deben cumplir con todos los ordenamiento anteriores, el Concesionario aeroportuario tendría tres Planes de atención de emergencias que ocasionaría controversias y el riesgo de confundir a los integrantes que deban participar en una emergencia. Proponemos revisar todos los ordenamientos anteriores y establecer un solo requerimiento, ya que en los tres se requiere la autorización de la DGAC a cada documento.</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.4</b> (...)</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.4.1.</b> El Plan de respuesta ante emergencias mencionado en el numeral anterior, debe <u>estar armonizado y en coordinación con otros ordenamientos aplicables</u> y cumplir con lo establecido en el numeral A4, inciso i) del Apéndice A de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>	<p>a la documentación técnica o de servicio de fabricantes, así como a otras fuentes o manuales y/o documentos autorizados del proveedor de servicio, con lo que se evita la duplicidad de planes de emergencia.</p> <p>Asimismo, atendiendo a la propuesta de referencia, se modifica el numeral 6.1.4.1 de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, a fin de que el plan de emergencia, en cuestión, esté armonizado y coordinado con otros planes de emergencia y ordenamientos que resulten aplicables.</p>	<p><b>6.1.4.</b> Plan de respuesta ante emergencias. Los proveedores de servicio deben desarrollar y mantener un Plan de respuesta ante emergencias, el cual describa las acciones de coordinación que se deben realizar cuando ocurra un incidente y/o accidente aéreo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)		<p>Se sugiere aclarar en la norma, que el Plan de Respuesta ante Emergencia de los Aeropuertos deben estar apegados a lo establecido en la Parte 7 "Planificación de Emergencia en los Aeropuertos" del doc. 9137-AN/898, Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI).</p> <p>Se sugiere también agregar en la norma, que los proveedores de servicios en general cumplan con la obligación de compartir con el Concesionario de Aeropuerto, su Plan de Respuesta ante Emergencia, con el objeto de que los Planes de Emergencia de los Aeropuertos se complementen y sea más efectiva su aplicación en las emergencias que ocurran en los mismos.</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.4</b> (...)</p> <p>(...)</p> <p><b>6.1.4.1.</b> El Plan de respuesta ante emergencias mencionado en el numeral anterior, debe <u>estar armonizado con otros ordenamientos aplicables</u> y cumplir con lo establecido en el numeral A4, inciso i) del Apéndice A de la presente Norma Oficial Mexicana</p>	<p>Procede parcialmente</p> <p>De acuerdo al punto 8.7.2 del Doc. 9859 de la OACI, se debe indicar que los aeropuertos deben elaborar un plan de emergencia de aeropuerto (AEP), los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben elaborar planes de contingencia y las líneas aéreas deben elaborar un plan de respuesta ante emergencias. Dado que las operaciones de aeropuerto, ATC y líneas aéreas se superponen, es indiscutible que estos planes deben ser compatibles, por lo cual, la coordinación de los diferentes planes deben describirse en el manual SMS.</p> <p>Se incorpora el texto en 6.1.4.1 "estar armonizado con otros ordenamientos aplicables y" con el fin de enfocar los esfuerzos de respuesta de los prestadores de servicio establecidos en los otros ordenamientos expuestos por ASUR y respectivos en materia de aviación civil.</p>	<p><b>6.1.4.1.</b> El Plan de respuesta ante emergencias mencionado en el numeral anterior, debe estar armonizado y en coordinación con otros ordenamientos aplicables y cumplir con lo establecido en el numeral A4, inciso i) del Apéndice A de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	6.2.2	<p><b>6.2.2.</b> Análisis, evaluación y mitigación del riesgo.</p> <p>El proceso de análisis, evaluación y mitigación del riesgo debe contemplar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollar y mantener un proceso formal para la gestión del riesgo, que asegure la identificación, análisis, evaluación, eliminación o mitigación y control de los riesgos a un nivel aceptable.</li> <li>- Los riesgos de las consecuencias de cada peligro identificado, deben ser analizados en términos de probabilidad y <u>gravedad</u> <del>severidad</del> de ocurrencia, y evaluados por su tolerancia.</li> </ul> <p>(...)</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la corrección ortográfica.</p> <p>Se realiza la modificación por la sustitución de "severidad" por "gravedad".</p>	<p><b>6.2.2.</b> Análisis, evaluación y mitigación del riesgo.</p> <p>El proceso de análisis, evaluación y mitigación del riesgo debe contemplar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollar y mantener un proceso formal para la gestión del riesgo, que asegure la identificación, análisis, evaluación, eliminación o mitigación y control de los riesgos a un nivel aceptable.</li> <li>- Los riesgos de las consecuencias de cada peligro identificado, deben ser analizados en términos de probabilidad y gravedad de ocurrencia, y evaluados por su tolerancia.</li> </ul> <p>(...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<b>Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)</b>	<b>6.3.1.</b>	Se sugiere modificar el título para homologar el uso de terminología a lo largo del numeral 6.3.1, utilizando el término desempeño en lugar de eficacia. (...) <del>6.3.1 Supervisión y medición de la eficacia del</del> <u>desempeño</u> de la seguridad operacional. (...)	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	(...) <b>6.3.1</b> Supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional. (...)
<b>Asociación Nacional de Técnicos Aeronáuticos, A.C.</b>	<b>6.4.1.</b>	Distinguidos miembros del Comité, como representante de un centro de capacitación, me permito sugerir que para lograr una calidad acorde con el propósito de la NOM en proyecto, sea considerado el establecer que la capacitación a que se hace mención en la misma, sea impartida por centros de capacitación autorizados por la DGAC, me permito relacionar los numerales de este proyecto de NOM en donde sugiero hacer la precisión solicitada.  Cabe señalar que para la mayoría de las empresas del sector, el cumplimiento de la NOM con estas modificaciones podrán hacerlo a través de sus centros de capacitación, pero las empresas que no cuenten con ellos, deberán garantizar que su personal sea capacitado a través de un centro de capacitación autorizado, que finalmente a través del proceso ya existente en la Dirección de Certificación de Licencias, permitiría un adecuado control de calidad para lograr el SMS:  Propuesta 1. "6.4.1. Capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional. - Desarrollar y mantener un programa de capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional, a fin de asegurar que todo el personal esté entrenado y que es competente para llevar a cabo las actividades y deberes del SMS;	No se acepta la propuesta de establecer en el numeral que se comenta, que la capacitación de referencia se imparta en un centro autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en razón de que no es materia de dicho numeral, donde se deba impartir la mencionada capacitación, sino el desarrollo y mantenimiento del programa de capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional.  Asimismo, se acepta la propuesta en el sentido de incorporar una nota haciendo referencia al apéndice normativo A4 (I) Sección 7.	(...) <b>6.4.1.</b> Capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional.  - Desarrollar y mantener un programa de capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional, a fin de asegurar que todo el personal esté entrenado y que es competente para llevar a cabo las actividades y deberes del SMS;

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- El alcance del programa de capacitación y adiestramiento debe ser apropiado respecto al nivel, funciones e involucramiento del personal con la aplicación del SMS;”</li> <li>- <u>El programa de capacitación y adiestramiento debe ser impartido por un centro de capacitación autorizado;</u></li> </ul> <p>(...)</p> <p><b>6.4.1.</b> Capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollar y mantener un programa de capacitación y adiestramiento en materia de seguridad operacional, a fin de asegurar que todo el personal esté entrenado y que es competente para llevar a cabo las actividades y deberes del SMS;</li> <li>- El alcance del programa de capacitación y adiestramiento debe ser apropiado respecto al nivel, funciones e involucramiento del personal con la aplicación del SMS;</li> <li>- <del>El ejecutivo responsable debe recibir la instrucción específica sobre:</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>i) Política y objetivos de seguridad operacional.</del></li> <li><del>ii) Funciones y responsabilidades en el SMS.</del></li> <li><del>iii) Normatividad en materia de seguridad operacional.</del></li> <li><del>iv) Garantía de la seguridad operacional.</del></li> </ul> </li> </ul> <p><u>Nota:</u> El contenido del programa de capacitación y adiestramiento se encuentra descrito en el Apéndice normativo A sección A4 inciso (I) Sección 7.- Promoción de la seguridad operacional de la presente norma.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- El alcance del programa de capacitación y adiestramiento debe ser apropiado respecto al nivel, funciones e involucramiento del personal con la aplicación del SMS;</li> </ul> <p>Nota: El contenido del programa de capacitación y adiestramiento se encuentra descrito en el Apéndice normativo A sección A4 inciso (I) Sección 7.- Promoción de la seguridad operacional de la presente norma.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	6.4.2.	<p>Corregir el párrafo V de la sección 6.4.2, en vez de decir “deben difundir al menos uno de los siguientes” que diga “deben INCLUIR al menos uno de los siguientes”.</p> <p>(...)</p> <p><b>6.4.2.</b> Comunicación de información de seguridad operacional.</p> <p>(...)</p> <p>- Los medios formales de comunicación de información de seguridad operacional deben <u>difundir al menos uno de utilizar canales de difusión, dentro de los cuales se mencionan de manera enunciativa más no limitativa los siguientes:</u></p> <p>i) Políticas y procedimientos de seguridad operacional.</p> <p>ii) Circulares internas.</p> <p>iii) Boletines.</p> <p>iv) Sitios web.</p> <p>v) Carteles.</p>	Se toma en cuenta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	<p><b>6.4.2.</b> Comunicación de información de seguridad operacional.</p> <p>(...)</p> <p>- Los medios formales de comunicación de información de seguridad operacional, deben utilizar canales de difusión, dentro de los cuales se mencionan de manera enunciativa más no limitativa los siguientes:</p> <p><b>i)</b> Políticas y procedimientos de seguridad operacional.</p> <p><b>ii)</b> Circulares internas.</p> <p><b>iii)</b> Boletines.</p> <p><b>iv)</b> Sitios web.</p> <p><b>v)</b> Carteles.</p>
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	7.1.	Se sugiere agregar también, que; la presente norma concuerda con la Parte 7 "Planificación de Emergencia en los Aeropuertos" del doc. 9137-AN/898, Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI. Ya que es el único documento de referencia específico en relación al Plan de Emergencia de Aeropuerto.	No se acepta la propuesta, debido a que el documento 9137-AN/898 no se consideró para la elaboración del proyecto de norma oficial mexicana que nos ocupa.	<b>7.1.</b> La presente Norma Oficial Mexicana concuerda con el artículo 37 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con las normas y métodos recomendados en el Anexo 1, Capítulo 1, numeral 1.2.4.2, Apéndice 2, numeral 4 y Apéndice 4; Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, numeral 3.3, Capítulo 8, numeral 8.7.3; Anexo 6, Parte II, Sección 3, numeral 3.3.2; Anexo 6, Parte III, Sección II, numeral 1.3, Apéndice 4; Anexo 8, Parte II, Capítulo 5; Anexo 11, Capítulo 2, numeral 2.27, Apéndice 6; Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, numeral 1.5 y Apéndice 7, emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)	7.2.	Se sugiere citar el PECA 14 o indicar que el contenido de la presente NOM sustituye los requerimientos sobre SMS del PECA 14, por las diferencias que pudieran existir entre ambos documentos.	No se acepta la propuesta, debido a que el objeto del numeral de referencia es identificar si alguna Norma Mexicana fue utilizada para elaborar el proyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa y el PECA 14 no es una Norma Mexicana	<b>7.2.</b> No existen Normas Mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes en este sentido.



PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	10.1	10.1. Es facultad de la Autoridad Aeronáutica verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo 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 <u>las especificaciones que debe tener los requisitos para implantar</u> un sistema de gestión de seguridad operacional.	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.	10.1. Es facultad de la Autoridad Aeronáutica verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo 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 un sistema de gestión de seguridad operacional.
Aeropuertos del Sureste (ASUR)	10.3. y 10.5.	El proyecto de NOM, en su punto 10.3 establece que los proveedores deben elaborar un Manual del SMS para presentarlo a autorización de la DGAC, el cual es un "Documento en el cual se establecen todos los aspectos a implantar del sistema de gestión de la seguridad operacional de la organización, incluyendo políticas, objetivos, procedimientos y responsabilidades en materia de seguridad operacional". Sin embargo en el caso de los Aeropuertos, de acuerdo a la bibliografía incluida en el Proyecto de NOM, específicamente el Anexo 14, Vol. I y de acuerdo a los "Procedimientos para la evaluación de la conformidad del Anexo 14, Vol. I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional...", publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de enero de 2008, donde en su Artículo 18 indica el contenido del Manual de Aeródromo, señalan que lo referente al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) se debe incluir en el Manual de Aeródromo, lo que se contrapone con lo que se establece en el Proyecto de NOM-064-SCT3-2011, que establece el requisito que se realice un Manual de SMS adicional al Manual de Aeródromo. De la misma manera, de acuerdo a la legislación mexicana vigente, en específico a la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, establecen que los Concesionarios aeroportuarios deben contar con un Manual general de operación del aeródromo y las Reglas de operación, que deben contener entre otros elementos: organigrama general del concesionario, procedimientos necesarios para la prestación segura y eficiente de cada uno de los servicios aeroportuarios y complementarios. Por lo que proponemos que se revise la legislación vigente para adecuar los nuevos requisitos con la Ley vigente, y evitar duplicidad y contraposición de ordenamientos.	En los términos del numeral A3.7 del apéndice normativo de proyecto de Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, 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, con lo que se evita la duplicidad de manuales. Se acepta la propuesta referente al numeral 10.5 y se realiza el ajuste correspondiente.	10.3. Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior, los proveedores de servicio deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes documentos, así como sus respectivas enmiendas conforme lo indicado en el numeral 10.5 de la presente Norma Oficial Mexicana:  - 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.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA		<p>(página 13 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</p> <p>c. De los requisitos: el numeral 10.3 de la norma, señala lo siguiente:</p> <p><i>“Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior, los proveedores de servicio deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes documentos, así como sus respectivas enmiendas conforme lo indicado en el numeral 10.5 de la presente Norma Oficial Mexicana:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>El Manual SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice “A” Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.</i></li> <li>- <i>El Plan de Implementación del SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice “B” Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.”</i></li> </ul> <p>Asimismo, el numeral 10.5 señala que los particulares deberán adjuntar a la solicitud para ser evaluados, los siguientes documentos:</p> <p><i>[...]</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 copia certificada).</i></li> <li>- <i>El manual <b>y/o</b> el plan, a que se refiere el numeral 10.3 de la presente Norma Oficial Mexicana.</i></li> </ul> <p><i>[...]” (Enfasis añadido)</i></p> <p>Sobre lo anterior, sería oportuno que esa Secretaría especificara en el anteproyecto, los casos en que los particulares deberán adjuntar el manual <b>y</b> el plan, así como los casos en los que éstos deberán adjuntar el manual <b>o</b> el plan; ello, toda vez no es claro los casos en que debiera presentarse ambos y aquellos en los que debiera presentar sólo uno de los documentos indicados.</p> <p>(...)</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>(...)</p> <p><b>10.5.</b> 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 General Adjunta de Seguridad Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en escrito libre indicando...</p> <p>(...)</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><b>10.3.</b> Para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior, los proveedores de servicio deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes documentos, así como sus respectivas enmiendas conforme lo indicado en el numeral 10.5 de la presente Norma Oficial Mexicana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Manual SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "A" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana_y</li> <li>- El Plan de Implementación del SMS, conforme a lo establecido en el Apéndice "B" Normativo de la presente Norma Oficial Mexicana.</li> </ul>		
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL		<p><b>10.5.</b> La solicitud para ser evaluado en los términos de esta norma debe prepararse <u>en armonía con otros ordenamientos aplicables, según sea el caso</u>, y presentarse, según sea el caso ante la Dirección de Seguridad Aérea, <del>la Dirección de Aviación, la Dirección de Certificación de Licencias o la Dirección de Aeropuertos,</del> dependientes de la <u>Dirección General Adjunta de Seguridad Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil</u>, en escrito libre indicando .....</p> <p>(...)</p>	Se acepta la propuesta y se realiza el ajuste correspondiente.	
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)		<p>Se sugiere agregar "en caso de ser necesario", al final del último párrafo</p> <p>(...)</p> <p><b>10.6. Tiempo de respuesta:</b></p> <p>Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta, la Autoridad Aeronáutica no ha dado contestación, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo.</p> <p>Fundamento jurídico: Artículo 17 Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</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 requerir al promovente la información faltante, <b>en caso de ser necesario.</b></p>	No se acepta la propuesta, porque se estima redundante la adición sugerida, toda vez que en el numeral en comento se sobreentiende que la información faltante es la que siendo necesaria para integrar debidamente la solicitud de referencia, no se presenta.	<p>(...)</p> <p><b>10.6. Tiempo de respuesta:</b></p> <p>Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta, la Autoridad Aeronáutica no ha dado contestación, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo.</p> <p>Fundamento jurídico: Artículo 17 Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	10.6	<p><i>(página 13 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p>b. <b>Del plazo para subsanar omisiones:</b> Asimismo, esta Comisión observa que esa Secretaría señala como plazo de prevención 30 días naturales, sin embargo no se indica el plazo que tendrán los particulares para subsanar las prevenciones. Por lo anterior, sería recomendable que esa Secretaría indicara en el anteproyecto el plazo señalado, (...)</p> <p><b>10.6. Tiempo de respuesta:</b> Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta, la Autoridad Aeronáutica no ha dado contestación, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo. Fundamento jurídico: Artículo 17 Ley Federal de Procedimiento Administrativo. La Autoridad Aeronáutica cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante <u>y éste último cuenta con 10 días naturales para subsanar las omisiones respectivas.</u></p>	Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente. .	La Autoridad Aeronáutica cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante y éste último cuenta con 10 días naturales para subsanar las omisiones respectivas, contados a partir de que haya surtido efectos la notificación correspondiente.
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	10.7	<p><i>(páginas 13 y 14 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p><b>3. Respecto de los trámites no identificados en la MIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Esta Comisión observa que esa Secretaría no identificó en la MIR la creación del trámite que se establece en el numeral 10.7 del anteproyecto, el cual señala lo siguiente: <i>“10.7 Los proveedores de servicio <u>deben notificar</u> a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones; contenida en los formatos señalados en el último punto del numeral 6.1.2 inciso a), con el fin de tomar las acciones pertinentes en caso de ser necesario” (Enfasis añadido).</i></li> </ul>	Se acepta la propuesta, se realiza el ajuste correspondiente y se incorpora el Apéndice “C” Normativo con el formato de reporte voluntario, los parámetros del reporte, las instrucciones de llenado, así como el conducto de notificación a la Autoridad Aeronáutica mediante correo electrónico a <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a>	(...) <b>10.7.</b> Cuando así lo determinen los proveedores de servicio deberían voluntariamente notificar el reporte voluntario a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones, por medio del formato de reporte voluntario establecido en el Apéndice “C” Normativo de la presente norma o con el formato señalado en el último punto del numeral 6.1.2, inciso a), con el fin de tomar las acciones pertinentes en caso de ser necesario. Dicha notificación debe ser enviada al correo electrónico <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a> . (...)

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>De lo anterior y de conformidad con la definición de trámite citada de este apartado, se deduce que el numeral 10.7 establece un trámite tipo AVISO o INFORME para los proveedores de servicios a los que obliga a notificar a la autoridad aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones en los formatos que esos proveedores deberán diseñar, según lo establecido en el numeral 6.1.2, inciso a), última viñeta del anteproyecto.</p> <p>Por lo anterior, sería recomendable, a efecto de brindar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, que esa Secretaría incluya en el trámite y en el cuerpo de anteproyecto, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la LFPA, según aplique. Es decir, que se indique el medio a través del cual se deberá hacer la notificación, la información que al menos se deberá proporcionar, así como el momento en que ésta deberá informarse. Lo anterior a efecto de que la autoridad cuente con información oportuna y veraz, a fin de salvaguardar las instalaciones, equipos y en general el bienestar de la población o usuarios que pudieran ser afectados por un evento que pusiera en riesgo la seguridad de las operaciones áreas.</p> <p>(...)</p> <p><b>10.7.</b> Cuando así lo determinen los proveedores de servicio <u>deberían voluntariamente</u> notificar a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones; <u>por medio del formato de reporte voluntario establecido en el Apéndice "C" Normativo de la presente norma o con el formato señalado contenida en los formatos señalados</u> en el último punto del numeral 6.1.2, inciso a); con el fin de tomar las acciones pertinentes en caso de ser necesario. <u>Dicha notificación debe ser enviada al correo electrónico <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a>.</u></p> <p>(...)</p>		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p><b>COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA</b></p>	<p><b>10.8</b></p>	<p>Asimismo, esta Comisión observa que esa Secretaría no identificó en la MIR la creación del trámite que se establece en el numeral 10.8 del anteproyecto, cual señala lo siguiente:</p> <p><i>“10.8 Los proveedores de servicio <b>deben presentar las revisiones indicadas en el segundo punto del inciso g) del numeral A4 del Apéndice “A” Normativo de la presente norma, para su aprobación” (Enfasis añadido).</b></i></p> <p>Igualmente, el numeral A4, inciso g) segundo punto del Apéndice A del anteproyecto, refiere lo siguiente:</p> <p><i>“Política de revisiones.</i></p> <p><i>Indicar los motivos por los cuales se debe revisar el contenido del Manual SMS y el de Respuesta a la Emergencia, así como la manera de señalar los cambios efectuados”</i></p> <p>Sobre el particular, se deduce que igualmente el numeral 10.8 se configura en un trámite en términos del artículo 69-B, párrafo tercero, sin embargo, no es claro a quién y en qué momento los proveedores de servicios deberán presentar para su aprobación la Política de revisiones. Por lo anterior, a efecto de brindar transparencia en la elaboración y aplicación de la regulación, sería oportuno que esa Secretaría valorara la conveniencia de especificarlo en el texto del anteproyecto.</p> <p>(...)</p> <p><b>10.8</b> Los proveedores de servicio deben presentar las revisiones <u>necesarias indicadas en de conformidad con</u> el segundo punto inciso g) del numeral A4 del Apéndice “A” Normativo de la presente norma, para su aprobación, <u>en los términos de la política de revisiones que establezcan en su propio manual.</u></p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p>(...)</p> <p><b>10.8</b> Los proveedores de servicio deben presentar las revisiones necesarias de conformidad con el segundo punto inciso g) del numeral A4 del Apéndice “A” Normativo de la presente norma, para su aprobación, en los términos de la política de revisiones que establezcan en su propio manual.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	10	<p><i>(páginas 17 y 18 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p>En este sentido, la COFEMER tiene las siguientes recomendaciones respecto del PEC de la NOM que nos ocupa:</p> <p>a. (...)</p> <p>b. Igualmente, esta COFEMER observa que el anteproyecto es omiso en la identificación del documento que deberá emitir la SCT, a efecto de que los proveedores de servicios puedan comprobar su conformidad con respecto a la NOM, una vez que hayan sido verificados, e igualmente es omiso al indicar la vigencia de la conformidad.</p> <p>Por lo anterior, esta Comisión recomienda a esa Secretaría valorar la conveniencia de ser específico respecto al <b>documento</b> para comprobar su evaluación de la conformidad, considerando para su caso las fases de implementación del SMS, así como de la vigencia del mismo.</p>	Se acepta el comentario y se incorpora el numeral 10.10. para especificar lo relativo a la aprobación de la conformidad con la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa.	<p><b>10.10.</b> La Autoridad Aeronáutica una vez que haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación SMS emitirá una aprobación cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia.</p>
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL		<p><u>10.10.</u> La Autoridad Aeronáutica una vez que haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación SMS emitirá una aprobación cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia.</p>		
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	11 Vigencia	<p><b>11. Vigencia</b></p> <p>11.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>México, D.F., a 30 de mayo de 2012.</p>	Se acepta la propuesta y se realiza el ajuste correspondiente.	<p><b>11. Vigencia</b></p> <p>11.1. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>México, D.F., a</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p><b>Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)</b></p>	<p><b>Apéndice Normativo A A4 h)</b></p>	<p>Se sugiere indicar que se requiere los deberes, funciones y responsabilidades del personal del área de seguridad operacional.</p>	<p>No se acepta la propuesta, debido a que en el numeral 3.21 de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, ya se indica que en el Manual SMS se establecen todos los aspectos a implantar del sistema de gestión de la seguridad operacional de la organización, incluyendo, políticas, objetivos, procedimientos y responsabilidades en materia de seguridad operacional</p>	<p><b>A4.</b> Contenido del Manual SMS  <b>h)</b> Sección 3.- Organización del área de seguridad operacional;                      - Organigrama                      Incluyendo uno de la organización que indique los puestos directivos y la ubicación del área de seguridad operacional, y otro específico del área de seguridad operacional que indique los puestos titulares.                      - Deberes, funciones y responsabilidades.                      - Personal.                      Detallar la política de designación del responsable, así como la de cada integrante del área.  <b>Nota:</b> 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.                      - Junta de Control de Seguridad Operacional y/o Grupo de Acción de Seguridad Operacional, según sea el caso.  <b>i)</b> Objetivo.  <b>ii)</b> Constitución de la y/o el mismo, citando nombres y puestos.  <b>iii)</b> Periodicidad de reuniones.  <b>iv)</b> Políticas de nombramiento.  <b>v)</b> Políticas de atención, acuerdos y asuntos.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
<p><b>Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)</b></p>	<p><b>Apéndice Normativo A A4 i)</b></p>	<p><b>i)</b> Sección 4.- Plan de respuesta ante emergencias;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo</li> <li>- Coordinador.</li> <li>- Integrantes del grupo encargado de atender la emergencia.</li> <li>- Responsabilidades de los integrantes, durante la emergencia.</li> <li><del>Procedimientos para la transición ordenada y eficiente de un estado de operación de emergencia a uno normal.</del></li> <li>- Los esfuerzos para enfrentar la emergencia.</li> <li>- Procedimientos para mantener las operaciones o actividades aéreas de manera segura; o de ser necesario, restablecerlas a la normalidad tan pronto como sea posible. Procedimiento para la transición de un estado de operación de emergencia a un estado normal ordenado y eficiente, tan pronto como sea posible.</li> <li>- Procedimientos para realizar declaraciones, si es el caso, a la prensa y a familiares de las personas involucradas en el accidente o incidente, incluyendo los procedimientos para dar asistencia a los familiares.</li> <li>- Procedimientos para brindar asistencia post-evento (psicológica, estrés, etc.) a las personas involucradas en el incidente o accidente.</li> <li>- Procedimientos para realizar simulacros y ejercicios con el grupo encargado de atender la emergencia.</li> <li>- Indicar los procedimientos para la ocurrencia de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones o actividades aéreas de sus organizaciones, de conformidad con el numeral 10.7. de la presente Norma Oficial Mexicana.</li> </ul>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p><b>i)</b> Sección 4.- Plan de respuesta ante emergencias;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo</li> <li>- Coordinador.</li> <li>- Integrantes del grupo encargado de atender la emergencia.</li> <li>- Responsabilidades de los integrantes, durante la emergencia.</li> <li>- Los esfuerzos para enfrentar la emergencia.</li> <li>- Procedimientos para mantener las operaciones o actividades aéreas de manera segura; o de ser necesario, restablecerlas a la normalidad tan pronto como sea posible. Procedimiento para la transición de un estado de operación de emergencia a un estado normal ordenado y eficiente, tan pronto como sea posible.</li> <li>- Procedimientos para realizar declaraciones, si es el caso, a la prensa y a familiares de las personas involucradas en el accidente o incidente, incluyendo los procedimientos para dar asistencia a los familiares.</li> <li>- Procedimientos para brindar asistencia post-evento (psicológica, estrés, etc.) a las personas involucradas en el incidente o accidente.</li> <li>- Procedimientos para realizar simulacros y ejercicios con el grupo encargado de atender la emergencia.</li> <li>- Indicar los procedimientos para la ocurrencia de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones o actividades aéreas de sus organizaciones, de conformidad con el numeral 10.7. de la presente Norma Oficial Mexicana.</li> </ul>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA)		Se sugiere agregar al final NOTA que indique que en el caso de los Aeropuertos el contenido del Plan de Emergencia deberá estar conforme al documento normativo en el rubro, Parte 7 "Planificación de Emergencia en los Aeropuertos" del doc. 9137-AN/898, Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI.	No se acepta la propuesta, debido a que el documento 9137-AN/898 no se consideró para la elaboración de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa.	No se adiciona la NOTA sugerida.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	Apéndice Normativo A A4 j) Segundo Punto Inciso ii)	(...) <b>A4. Contenido del Manual SMS</b> (...) <p><b>j) Sección 5.- Gestión del riesgo de seguridad operacional;</b></p> (...) <p>ii) La gestión del riesgo, asegurando la identificación, análisis, evaluación, eliminación o mitigación y control de los riesgos a un nivel aceptable, en donde los riesgos de cada peligro identificado, sean analizados en términos de probabilidad y <u>gravedad</u> <del>severidad</del> de ocurrencia, así como evaluados por su tolerabilidad (en esta sección se debe describir la matriz utilizada para evaluar los riesgos, en términos de probabilidad y <u>gravedad</u> <del>severidad</del>).</p>	Se acepta la propuesta y se realiza el ajuste correspondiente.  Se realiza la modificación por la sustitución de "severidad" por "gravedad".	<b>A4. Contenido del Manual SMS</b> (...) <p><b>j) Sección 5.- Gestión del riesgo de seguridad operacional;</b></p> (...) <p>ii) La gestión del riesgo, asegurando la identificación, análisis, evaluación, eliminación o mitigación y control de los riesgos a un nivel aceptable, en donde los riesgos de cada peligro identificado, sean analizados en términos de probabilidad y gravedad de ocurrencia, así como evaluados por su tolerabilidad (en esta sección se debe describir la matriz utilizada para evaluar los riesgos, en términos de probabilidad y gravedad).</p> (...)
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	Apéndice Normativo A A4 k) tercer viñeta	- (...) - Gestión del cambio. Desarrollar un <del>programa</del> <u>proceso</u> formal de gestión del cambio, que incluya: (...)	Se acepta la propuesta y se realiza el ajuste correspondiente.	- (...) - Gestión del cambio. Desarrollar un proceso formal de gestión del cambio, que incluya: (...)
Asociación Nacional de Técnicos Aeronáuticos, A.C.	Apéndice Normativo A A.4 I)	Distinguidos miembros del Comité, como representante de un centro de capacitación, me permito sugerir que para lograr una calidad acorde con el propósito de la NOM en proyecto, sea considerado el establecer que la capacitación a que se hace mención en la misma, sea impartida por centros de capacitación autorizados por la DGAC, me permito relacionar los numerales de este proyecto de NOM en donde sugiero hacer la precisión solicitada.	No se acepta la propuesta de establecer en la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, que la capacitación de referencia se imparta en un centro autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en razón de que no es materia de dicha Norma dónde se deba impartir la mencionada capacitación.	<b>A4. Contenido del Manual SMS</b> (...) <p><b>I) Sección 7.- Promoción de la seguridad operacional;</b></p> - Programa de capacitación y adiestramiento en seguridad operacional. El cual sea impartido por el proveedor de servicio a todo el personal involucrado directamente en las operaciones aéreas, y que contenga:

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>Cabe señalar que para la mayoría de las empresas del sector, el cumplimiento de la NOM con estas modificaciones podrán hacerlo a través de sus centros de capacitación, pero las empresas que no cuenten con ellos, deberán garantizar que su personal sea capacitado a través de un centro de capacitación autorizado, que finalmente a través del proceso ya existente en la Dirección de Certificación de Licencias, permitiría un adecuado control de calidad para lograr el SMS:</p> <p>Propuesta 2.</p> <p>I) Sección 7.- Promoción de la seguridad operacional;</p> <p>-Programa de capacitación y adiestramiento en seguridad operacional.</p> <p>El cual sea impartido por el proveedor de servicio <u>a través de un centro de capacitación</u> a todo el personal involucrado directamente en las operaciones aéreas, y que contenga:</p> <p>...</p>		<p>i) Objetivo.</p> <p>ii) Políticas para asegurar la actualización del contenido de los cursos en materia de seguridad operacional, así como los procedimientos para supervisar que las enseñanzas adquiridas se apliquen adecuadamente. De igual manera agregar dentro de esta política los lineamientos de operación de cada tipo de curso, es decir, todos aquellos que estén directamente relacionados con el otorgamiento o revalidación de una Licencia, deben cumplir con los requisitos estipulados en el reglamento correspondiente, teniendo en cuenta que para los cursos que no entren en el caso anterior, se deben definir claramente las políticas y procedimientos de operación.</p> <p>iii) Lista de cursos y contenido en materia de seguridad operacional, así como la periodicidad de aplicación entre ellos. El Programa calendarizado de cursos (fechas, nombres del personal, etc.) debe estar siempre disponible, en caso de que sea requerido.</p> <p>iv) Políticas de evaluación de los programas de capacitación, en el que se indique la manera de calificar la efectividad de los mismos.</p> <p>v) Los procedimientos que se deben implantar para asegurar que el Ejecutivo responsable reciba instrucción específica sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Política y objetivos de seguridad operacional.</li> <li>• Funciones y responsabilidades en el SMS.</li> <li>• Normatividad en materia de seguridad operacional.</li> <li>• Garantía de la seguridad operacional.</li> </ul> <p>- Programa de comunicación de información de seguridad operacional.</p> <p>Mismo que sea impartido por el proveedor de servicio, y contemplan:</p> <p>i) Los procedimientos donde se asegure que todo el personal tiene conocimiento del SMS.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
				ii) Los procedimientos donde se asegure la difusión de información crítica sobre la seguridad operacional. iii) Los procedimientos donde se asegure la difusión de los motivos por los cuales se toman acciones de seguridad operacional. iv) Los procedimientos donde se asegure la difusión de las razones de porque los procedimientos de seguridad operacional han sido incorporados o cambiados. v) Los procedimientos donde se asegure la difusión de información general en materia de seguridad operacional. vi) Los medios formales de comunicación de información de seguridad operacional dentro de la organización, pudiendo ser entre otros: políticas y procedimientos de seguridad operacional, circulares internas, boletines, sitios web o carteles.
<b>COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA</b>	<b>B3.4</b>	<p><i>(páginas 11 y 12 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Numeral 6.1.2, inciso a), novena viñeta: 6.1.2 (...)</li> <li>• En el numeral 6.1.5. Documentación del SMS. 6.1.5 Documentación del SMS (...)</li> <li>• Numeral B3.4 del APENDICE "B" NORMATIVO (...)</li> </ul> <p>Al respecto, esta Comisión recomienda a esa SCT identificar claramente la disposición del anteproyecto que fundamenta el trámite de <b>"Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil"</b> que se indica en la MIR, esto en el sentido que es el anteproyecto en comento, el que crea el trámite. Igualmente, con el objeto de otorgar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, sería recomendable que esa Secretaría estableciera en el cuerpo del anteproyecto la siguiente información respecto al trámite de conservación:</p>	<p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.</p>	<p><b>B3.4.</b> Fase IV Garantía de la seguridad operacional</p> <p>...</p> <p>...</p> <p><b>f)</b> Documentación; y resguardo de registros, procedimientos, especificaciones, reportes y formatos que sirvan para prevención de peligros relacionados con la seguridad operacional, debiendo conservar dichos documentos por un plazo de 5 años.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p>a. Requisitos, es decir los documentos o tipo de documentos que los particulares deberán conservar, y que en su caso se verificará la conservación de los mismos.</p> <p>b. Plazo en que los particulares están obligados a conservar información, es decir el tiempo en que los sujetos a la NOM deberán mantener y resguardar los documentos que se indiquen.</p> <p><b>B3.4.</b> Fase IV Garantía de la seguridad operacional (...) f) Documentación; <del>y conservar toda documentación</del> <u>y resguardo de registros, procedimientos, especificaciones, reportes y formatos que sirvan para prevención de peligros relacionados con la seguridad operacional, debiendo conservar dichos documentos por un plazo de 5 años.</u></p>		
OMA (Grupo Aeroportuario Centro-Norte)	Apéndice C Normativo (Creación)	<p>GESTION DEL RIESGO Y NIVEL ACEPTABLE DE SEGURIDAD OPERACIONAL</p> <p>Se sugiere agregar como Apéndice C; el anterior Apéndice D de la CASA – 064/10 R1, para dar mayor referencia sobre el funcionamiento espera del SMS.</p>	No se acepta la propuesta, debido a que no es materia de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, la guía sobre la identificación y gestión de riesgos contenida en el apéndice D de referencia, en todo caso, la Autoridad Aeronáutica proporcionará la mencionada guía por otros medios.	No se adiciona el APENDICE sugerido.
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA	Apéndice “C” Normativo “Formato del reporte voluntario de seguridad operacional”	<p><i>(páginas 13 y 14 oficio COFEME/12/2490 23 de Agosto de 2012)</i></p> <p><b>3. Respecto de los trámites no identificados en la MIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Esta Comisión observa que esa Secretaría no identificó en la MIR la creación del trámite que se establece en el numeral 10.7 del anteproyecto, el cual señala lo siguiente: “10.7 Los proveedores de servicio <u>deben notificar</u> a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en</li> </ul>	<p>Se acepta la propuesta y se realizan las adecuaciones correspondientes.</p> <p>Asimismo, se aclara que los formatos para conocer la ocurrencia de eventos, deben entregarse al Ejecutivo Responsable, pudiendo conocer la autoridad aeronáutica de dichos reportes al realizar la evaluación de la conformidad con las disposiciones de la Norma Oficial Mexicana de referencia, siendo dichos reportes de carácter voluntario.</p>	<p><b>APENDICE “C” NORMATIVO “FORMATO DEL REPORTE VOLUNTARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL”</b></p> <p><b>C.1. Formato</b></p> <p>El presente formato se debe llenar cuando el proveedor de servicios requiera enviar a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad en las operaciones, de conformidad con el numeral 10.7 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO						
		<p><i>riesgo la seguridad de las operaciones; contenida en los formatos señalados en el último punto del numeral 6.1.2 inciso a), con el fin de tomar las acciones pertinentes en caso de ser necesario” (Enfasis añadido).</i></p> <p>De lo anterior y de conformidad con la definición de trámite citada de este apartado, se deduce que el numeral 10.7 establece un trámite tipo AVISO o INFORME para los proveedores de servicios a los que obliga a notificar a la autoridad aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones en los formatos que esos proveedores deberán diseñar, según lo establecido en el numeral 6.1.2, inciso a), última viñeta del anteproyecto.</p> <p>Por lo anterior, sería recomendable, a efecto de brindar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, que esa Secretaría incluya en el trámite y en el cuerpo de anteproyecto, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la LPPA, según aplique. Es decir, que se indique el medio a través del cual se deberá hacer la notificación, la información que al menos se deberá proporcionar, así como el momento en que ésta deberá informarse. Lo anterior a efecto de que la autoridad cuente con información oportuna y veraz, a fin de salvaguardar las instalaciones, equipos y en general el bienestar de la población o usuarios que pudieran ser afectados por un evento que pusiera en riesgo la seguridad de las operaciones áreas.</p> <p>(...)</p>		<p><b>REPORTE VOLUNTARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL</b></p> <p>Recuerda</p> <table border="1" data-bbox="1463 321 1921 483"> <thead> <tr> <th>Peligro</th> <th>Consecuencia</th> <th>Riesgo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada</td> <td>Resultado potencial de un peligro</td> <td>La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible</td> </tr> </tbody> </table> <p>La información obtenida de esta forma es utilizada exclusivamente con fines de elevar la seguridad operacional en México. Es opcional indicar la fecha del reporte, nombre de la empresa y su cargo; el Nombre y correo electrónico de quien elabora el reporte, son obligatorios con el fin de poder recibir la retroalimentación de las acciones generadas al respecto, su identidad no será revelada bajo ninguna circunstancia a cualquier persona del medio aeronáutico, sin su conocimiento.</p> <p>Nombre (1) <input type="text"/> e-mail (2) <input type="text"/> Fecha (3) <input type="text"/></p> <p>Empresa (4) <input type="text"/> Cargo (5) <input type="text"/></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>PARA SER LLENADO POR LA PERSONA QUE IDENTIFICO EL PELIGRO</p> <p>Describir clara y detalladamente el evento.</p> <p>Fecha del evento (6) <input type="text"/> Hora del evento (7) <input type="text"/></p> <p>Lugar (8) <input type="text"/></p> <p>Descripción del peligro (9) <input type="text"/></p> <p>Consecuencias del peligro (10) <input type="text"/></p> <p>Propuesta Acciones Correctivas (11) <input type="text"/></p> <p>¿En su opinión qué tan frecuente puede o podría suceder el evento? (12)</p> <p>Frecuente <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Casi nunca</p> <p>¿En su opinión cuál sería la gravedad del evento si ocurriera? (13)</p> <p>Catastrófico <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Menor</p> <p>Dicho reporte deberá ser enviado al correo electrónico <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a></p> <p>Gracias por su colaboración</p>	Peligro	Consecuencia	Riesgo	Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada	Resultado potencial de un peligro	La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible
Peligro	Consecuencia	Riesgo								
Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada	Resultado potencial de un peligro	La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible								
<p><b>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</b></p>	<p><b>Apéndice “C” Normativo “Formato del reporte voluntario de seguridad operacional”</b></p>	<p>Se propone agregar el formato en razón de la aceptación del comentario anterior de COFEMER.</p> <p><b>APENDICE “C” NORMATIVO “FORMATO DEL REPORTE VOLUNTARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL”</b></p> <p><b>C.1. Formato</b></p> <p><u>El presente formato se debe llenar cuando el proveedor de servicios requiera enviar a la Autoridad Aeronáutica la información de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad en las operaciones, de conformidad con el numeral 10.7 de la presente Norma Oficial Mexicana.</u></p>	<p>Se incorpora el Apéndice “C” Normativo donde se inserta el formato de reporte voluntario, los parámetros del reporte, las instrucciones de llenado, así como el conducto de notificación a la Autoridad Aeronáutica mediante correo electrónico a <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a>.</p>							

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO																										
		<p><b>REPORTE VOLUNTARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL</b></p> <p><u>Recuerda</u></p> <table border="1" data-bbox="598 342 1056 618"> <thead> <tr> <th>Peligro</th> <th>Consecuencia</th> <th>Riesgo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada</td> <td>Resultado potencial de un peligro</td> <td>La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible</td> </tr> </tbody> </table> <p>La información obtenida de esta forma es utilizada exclusivamente con fines de elevar la seguridad operacional en México. Es opcional indicar la fecha del reporte, nombre de la empresa y su cargo; el Nombre y correo electrónico de quien elabora el reporte, son obligatorios con el fin de poder recibir la retroalimentación de las acciones generadas al respecto, su identidad no será revelada bajo ninguna circunstancia a cualquier persona del medio aeronáutico, sin su conocimiento.</p> <table border="1" data-bbox="598 873 1056 954"> <tr> <td>Nombre</td> <td>(1)</td> <td>e-mail</td> <td>(2)</td> <td>Fecha</td> <td>(3)</td> </tr> <tr> <td>Empresa</td> <td>(4)</td> <td>Cargo</td> <td colspan="3">(5)</td> </tr> </table> <p>-----</p> <p><u>PARA SER LLENADO POR LA PERSONA QUE IDENTIFICÓ EL PELIGRO</u></p> <p><u>Describir clara y detalladamente el evento.</u></p> <table border="1" data-bbox="598 1149 1056 1230"> <tr> <td>Fecha del evento</td> <td>(6)</td> <td>Hora del evento</td> <td>(7)</td> </tr> <tr> <td>Lugar</td> <td colspan="3">(8)</td> </tr> </table> <p>Descripción del peligro</p> <p>(9)</p> <p>Consecuencias del peligro</p> <p>(10)</p>	Peligro	Consecuencia	Riesgo	Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada	Resultado potencial de un peligro	La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible	Nombre	(1)	e-mail	(2)	Fecha	(3)	Empresa	(4)	Cargo	(5)			Fecha del evento	(6)	Hora del evento	(7)	Lugar	(8)				<p><b>C.2.</b> Instructivo de llenado y presentación del reporte voluntario de seguridad operacional</p> <p><b>a) Consideraciones generales para el llenado del Reporte Voluntario de Seguridad Operacional:</b></p> <p>El formato del reporte voluntario del presente apéndice normativo es un ejemplo de lo que contiene y que instrucciones se deben seguir para su llenado.</p> <p>El formato del reporte voluntario que debe utilizar el proveedor de servicios para informar a la Autoridad Aeronáutica de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad en las operaciones deberá ser descargado del portal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el siguiente enlace: <a href="http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/seguridad-aerea/sms/reporte-voluntario/">http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/seguridad-aerea/sms/reporte-voluntario/</a>.</p> <p>Debe llenarse en computadora o imprimirse y llenarse en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible.</p> <p>Usar tinta, preferiblemente de color negro.</p> <p>Debe llenarse preferentemente en su totalidad, sin embargo las casillas 1, 2, 8, 9, y 11 son obligatorias, de lo contrario no se tendrá información suficiente para realizar un análisis del evento reportado., debiendo considerar la siguiente guía de llenado para todo el reporte voluntario:</p> <p><b>Casilla 1:</b> Anotar el nombre completo de la persona que elabora el reporte.</p> <p><b>Casilla 2:</b> Anotar el correo electrónico de la persona que elabora el reporte.</p> <p><b>Casilla 3:</b> Anotar la fecha en que se elabora el reporte.</p> <p><b>Casilla 4:</b> Anotar el nombre de la empresa donde sucedió el evento.</p> <p><b>Casilla 5:</b> Anotar el cargo/puesto de la persona que realiza el reporte.</p>
Peligro	Consecuencia	Riesgo																												
Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada	Resultado potencial de un peligro	La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor condición previsible																												
Nombre	(1)	e-mail	(2)	Fecha	(3)																									
Empresa	(4)	Cargo	(5)																											
Fecha del evento	(6)	Hora del evento	(7)																											
Lugar	(8)																													

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Propuesta Acciones Correctivas</u></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">(11)</div> <p><i>¿En su opinión que tan frecuente puede o podría suceder el evento? (12)</i></p> <p>Frecuente <span style="margin-left: 100px;">Casi nunca</span></p> <p>1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/></p> <p><i>¿En su opinión cual sería la gravedad del evento si ocurriera? (13)</i></p> <p>Catastrófico <span style="margin-left: 100px;">Menor</span></p> <p>1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/></p> <p><small>Dicho reporte deberá ser enviado al correo electrónico <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a></small></p> <p><small>Gracias por su colaboración</small></p> <p><b>C.2. Instructivo de llenado y presentación del reporte voluntario de seguridad operacional</b></p> <p><b>a) Consideraciones generales para el llenado del Reporte Voluntario de Seguridad Operacional:</b></p> <p><u>El formato del reporte voluntario del presente apéndice normativo es un ejemplo de lo que contiene y que instrucciones se deben seguir para su llenado.</u></p> <p><u>El formato del reporte voluntario que debe utilizar el proveedor de servicios para informar a la Autoridad Aeronáutica de eventos que puedan poner en riesgo la seguridad en las operaciones deberá ser descargado del portal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el siguiente enlace: <a href="http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/seguridad-aerea/sms/reporte-voluntario/">http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/seguridad-aerea/sms/reporte-voluntario/</a>.</u></p>		<p><b>Casilla 6:</b> Anotar la fecha en que ocurrió el evento que se está reportando.</p> <p><b>Casilla 7:</b> Anotar la hora en que ocurrió el evento que se está reportando.</p> <p><b>Casilla 8:</b> Anotar el lugar/ubicación en donde ocurrió el evento reportado.</p> <p><b>Casilla 9:</b> Describir a detalle el peligro/evento detectado.</p> <p><b>Casilla 10:</b> Anotar las posibles consecuencias del peligro/evento detectado.</p> <p><b>Casilla 11:</b> Anotar a detalle las propuestas para mitigar el peligro.</p> <p><b>Casilla 12:</b> Marcar con una “x” dentro de los recuadros con escala del 1 al 5 que tan frecuente es que pase el evento reportado, tomando en cuenta que el número 1 indica mayor frecuencia y el número 5 menor frecuencia.</p> <p><b>Casilla 13:</b> Marcar con una “x” dentro de los recuadros con escala del 1 al 5 la posible gravedad en caso de que ocurriera el evento, tomando en cuenta que el número 1 indica que sería catastrófico y el número 5 indica un daño menor.</p> <p><b>b) Presentación del Reporte Voluntario:</b></p> <p>El reporte voluntario debe ser enviado por correo electrónico a la Autoridad Aeronáutica a la siguiente dirección: <a href="mailto:reporte_voluntario@sct.gob.mx">reporte_voluntario@sct.gob.mx</a>.</p> <p><b>c) Fundamento jurídico-administrativo del reporte voluntario:</b></p> <p>Procedimiento de evaluación de la conformidad señalado en el numeral 10.7., de la presente Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012 en vigor.</p>

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO	RESPUESTA	QUEDA COMO
		<p><u>Debe llenarse en computadora o imprimirse y llenarse en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible.</u></p> <p><u>Usar tinta, preferiblemente de color negro.</u></p> <p><u>Debe llenarse preferentemente en su totalidad, sin embargo las casillas 1, 2, 8, 9, y 11 son obligatorias, de lo contrario no se tendrá información suficiente para realizar un análisis del evento reportado., debiendo considerar la siguiente guía de llenado para todo el reporte voluntario:</u></p> <p><b>Casilla 1:</b> <u>Anotar el nombre completo de la persona que elabora el reporte.</u></p> <p><b>Casilla 2:</b> <u>Anotar el correo electrónico de la persona que elabora el reporte.</u></p> <p><b>Casilla 3:</b> <u>Anotar la fecha en que se elabora el reporte.</u></p> <p><b>Casilla 4:</b> <u>Anotar el nombre de la empresa donde sucedió el evento.</u></p> <p><b>Casilla 5:</b> <u>Anotar el cargo/puesto de la persona que realiza el reporte.</u></p> <p><b>Casilla 6:</b> <u>Anotar la fecha en que ocurrió el evento que se está reportando.</u></p> <p><b>Casilla 7:</b> <u>Anotar la hora en que ocurrió el evento que se está reportando.</u></p> <p><b>Casilla 8:</b> <u>Anotar el lugar/ubicación en donde ocurrió el evento reportado.</u></p> <p><b>Casilla 9:</b> <u>Describir a detalle el peligro/evento detectado.</u></p> <p><b>Casilla 10:</b> <u>Anotar las posibles consecuencias del peligro/evento detectado.</u></p> <p><b>Casilla 11:</b> <u>Anotar a detalle las propuestas para mitigar el peligro.</u></p> <p><b>Casilla 12:</b> <u>Marcar con una "x" dentro de los recuadros con escala del 1 al 5 que tan frecuente es que pase el evento reportado, tomando en cuenta que el número 1 indica mayor frecuencia y el número 5 menor frecuencia.</u></p>		

