

Memoria Documental

Descripción cronológica de los hechos y estrategias implementadas para la consecución de los objetivos; así como las acciones operativas, conceptuales, legales, presupuestarias, administrativas y de seguimiento que se realizaron, y los resultados obtenidos en la **DGAC**.



Memoria Documental DGAC



Memoria Documental

Descripción cronológica de los hechos y estrategias implementadas para la consecución de los objetivos; así como las acciones operativas, conceptuales, legales, presupuestarias, administrativas y de seguimiento que se realizaron, y los resultados obtenidos en la DGAC.

i. Índice

i. Índice.....	3
ii. Presentación.....	9
Nombre: Memoria Documental.....	9
Principales Componentes del Programa.....	9
Periodo de vigencia.....	9
Ubicación Geográfica.....	10
Principales Características Técnicas.....	10
Unidades Administrativas Participantes.....	11
Objetivo de la Memoria Documental.....	11
Misión y Visión de la DGAC.....	12
iii. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental.....	12
iv. Antecedentes.....	13
Análisis Aeronáutico en México.....	13
v. Marco normativo aplicable.....	14
vi. Acciones realizadas.....	15
Acciones conceptuales.....	15
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.....	16
Programa Nacional de Infraestructura.....	18
Acreditación de Autoridades Aeronáuticas.....	22
Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo (CCNN-TA).....	22
Acciones de transparencia.....	27
Procedimientos Administrativos Sancionadores.....	36
Requerimientos Varios y Alertas (Búsqueda de personas).....	37
De diciembre de 2012 a la fecha la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha recibido 974 requerimientos de información formulados por diversos órganos jurisdiccionales locales y federales; asimismo, ha tramitado 1,018 órdenes de búsqueda o localización de personas que hubieren sido denunciadas ante autoridades ministeriales federales o locales como desaparecidas o no localizadas, como se muestra en el siguiente cuadro:.....	37

Juicios de Amparo.....	37
Juicios Agrarios.....	39
Juicios de Nulidad.....	39
Opiniones jurídicas.....	40
Gestiones Normativas.....	41
Iniciativas de ley.....	42
Normas Oficiales Mexicanas (NOMs).....	49
Gestiones Normativas.....	50
Agencia Federal de Aviación Civil.....	55
Convenios.....	56
Asuntos normativos relacionados con aeropuertos.....	57
Acciones administrativas.....	57
Archivo de Trámite.....	58
Base de Datos de Radiocomunicación AT&T 2018 (Nextel).....	59
Equipo de Cómputo 2012 – 2108.....	61
Acciones operativas.....	63
Comisión de Ahorro de Energía CST.....	63
Inmuebles.....	64
Parque Vehicular.....	65
Presea del Capitán Piloto Aviador “Emilio Carranza”.....	65
Comité de Medio Ambiente para la Aviación.....	66
Acciones en Proceso de Ejecución.....	69
Plan de Implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN).	70
Procedimientos de performance de navegación requerida con autorización requerida (RNP AR) para los aeropuertos de Tijuana y Guadalajara.....	75
Cartas Aeronáuticas.....	78
Comité de Seguridad de Helicópteros -HST México.....	83
Comité Consultivo de Seguridad Operacional de Helicópteros (HST México).	84
Unidades Verificadoras.....	89
Empresas de Manufactura.....	90

Asistencia Técnica a la Federal Aviation Administration (FAA) en materia de Manufactura.	95
Talleres Aeronáuticos.....	101
Oficinas de Despacho de Vuelos en sus Diferentes Modalidades.	107
Certificación y Convalidación de Simuladores, Entrenadores y equipos utilizados en la Aviación.	108
Convalidación de la Instalación de Equipos a Bordo de las Aeronaves.	109
Aprobación de Tipo de Aeronaves Ligeras Deportivas (LSA), Experimentales (EXP) y Ultraligeras (UL).....	109
Certificados de Aprobación Tipo (CAT) de equipos de iluminación y apoyo a la navegación para aeropuertos.....	110
Convalidación de Certificados de Tipo de Aeronaves.	111
Convalidación de Certificados de Tipo Suplementarios de Aeronaves.	112
Convalidación de las Pruebas UN de Envases y Embalajes Industriales. ...	114
Declaración Conjunta de Intención sobre Colaboración en el Ámbito de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)/Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) entre México y Otros países.....	115
Asistencia FAA Comparación FAR 145 vs NOM 145.....	116
Ventanilla Única Digital	117
Otorgamiento del Título de Concesión al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).....	119
Convenios Internacionales.	126
Concesiones y Permisos	128
Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.	130
Acciones de seguimiento.....	145
Estadísticas en el Transporte Aéreo.	147
Proceso de certificación de Aeropuertos Internacionales en México.	149
Verificación Aeroportuaria.....	154
Verificación de Radio ayudas, Ayudas Visuales, Navegación Satelital y procedimientos de Llegadas y Salidas.....	154
Inspección en Vuelo de los Procedimientos de Vuelo por Instrumentos.....	155
Vigilancia y Certificación de las Operaciones de Vuelo.	157
Accidente e Incidentes aéreos.	169

Accidentes.....	171
Incidentes.....	179
Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	187
Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la	188
Aviación	188
Programas de Equipamiento de Aeropuertos con TSA-INL (Iniciativa Mérida).	190
.....	190
Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación – Enfoque de observación continúa.	191
Programa de Verificaciones SMS	192
Estadística de Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional SMS.....	194
Programa de Verificaciones Técnico – Administrativas:	197
Expedición de permisos para Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento.....	198
Exámenes aplicados a el personal técnico aeronáutico.....	206
Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	210
vii. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios. ..	213
Aplicación de Recursos	213
Recursos Humanos	213
Aplicación de Recursos.....	216
Recursos Presupuestarios.....	216
.....	223
Entrega a la Tesorería de la Federación, del título que representa inversión financiera del Gobierno Federal en la entidad Paraestatal denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM).	228
Tarifas.....	228
Regulación Administrativa para Aeropuertos y Transporte Aéreo	232
Aeropuertos.....	232
Transporte Aéreo	234
Programa de Trabajo 2018, Estructura y Contenidos.....	236

Temáticos.....	236
viii. Detallar la principal problemática o situaciones críticas que pudieron haber afectado el cumplimiento del programa, proyecto o política pública.	246
ix. Resultados alcanzados e impactos identificados.	247
Procedimientos de performance de navegación requerida con autorización requerida (RNP AR) para los aeropuertos de Tijuana y Guadalajara.	252
Acciones y los resultados de los programas sectoriales, institucionales, transversales, regionales y especiales; los programas sujetos a reglas de operaciones o cualquier otro, los proyectos estratégicos y/o prioritarios.	255
Las acciones realizadas y los resultados de los programas para democratizar la productividad, consolidar un gobierno cercano y moderno, fomentar la perspectiva de género en su ámbito de competencia, derivados de las estrategias transversales del Plan Nacional de Desarrollo	256
x. logros de los objetivos y resultados de las metas comprometidas.	257
Tráfico Aéreo de Carga y Pasajeros.....	257
Seguridad en Transporte Aéreo	259
Seguridad de las operaciones aéreas.	259
Verificaciones mayores e inspecciones en rampa	259
Certificación SMS	260
Accidentes e Incidentes	261
Convenios Bilaterales	261
xi. Describir de manera concreta cuales fueron los efectos producidos en los siguientes aspectos: económico, social, producción, medio ambiente, tecnológico, cultural.	263
Principales logros alcanzados y sus impactos.....	263
xii Relación de anexos.	264



Conforme a lo establecido en el Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de julio de 2017, me permito presentar la Memoria Documental, para dejar constancia de las acciones y resultados obtenidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo a la normatividad aplicable, la cual contiene y describe de manera cronológica los hechos y estrategias implementadas para la consecución de los objetivos; así como las acciones operativas, conceptuales, legales, presupuestarias, administrativas y de seguimiento que se realizaron, y los resultados obtenidos a fin de que cumpla eficazmente su función y se obtenga el máximo beneficio de este documento de consulta.

Ing. Luis Gerardo Fonseca Guzmán
Director General de Aeronáutica Civil

ii. Presentación.

Nombre: Memoria Documental.

Descripción cronológica de los hechos y estrategias implementadas para la consecución de los objetivos; así como las acciones operativas, conceptuales, legales, presupuestarias, administrativas y de seguimiento que se realizaron, y los resultados obtenidos en la DGAC.

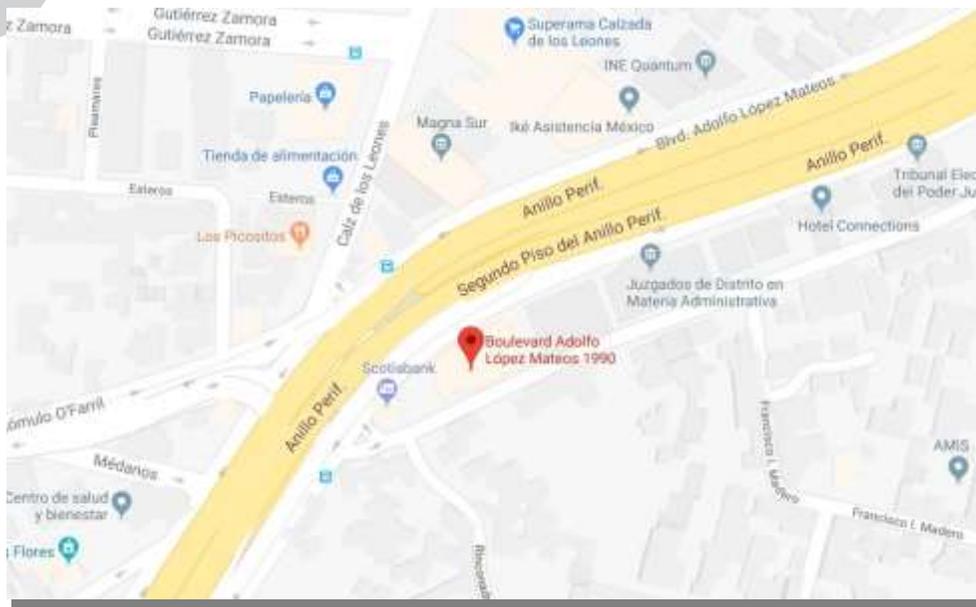
Principales Componentes del Programa.

- i. Índice.
- ii. Presentación.
- iv. Antecedentes.
- v. Marco normativo aplicable.
- vi. Acciones realizadas.
- vii. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios.
- viii. problemática o situaciones críticas que pudieron haber afectado el cumplimiento del programa, proyecto o política pública.
- ix. Resultados alcanzados e impactos identificados.
- x. logro de los objetivos y los resultados de las metas comprometidas, causas de las variaciones negativas más representativas, de los recursos financieros y presupuestarios asignados y los aplicados.
- xi. efectos producidos en los siguientes aspectos: económico, social, producción, medio ambiente, tecnológico, cultural, etc.
- xii. Relación de anexos.

Periodo de vigencia.

Periodo comprendido entre diciembre de 2012 a octubre de 2018.

Ubicación Geográfica.



Blvd. Adolfo López Mateos 1990, Col. Los Alpes, C.P. 01010, Del. Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Principales Características Técnicas.

- Promover la creación de un programa integral de seguridad estratégica para el transporte aéreo.
- Supervisar el desempeño del transporte aéreo para garantizar altos estándares de seguridad y calidad para los usuarios.
- Robustecer los marcos jurídicos, institucional y de gobernanza, referentes a la seguridad en el transporte aéreo.
- Fortalecer y reestructurar el marco de operación y gestión de las autoridades supervisoras del sector aeronáutico.
- Promover la modernización del transporte de carga, para tener costos de operación más competitivos, reducir emisiones e incrementar la seguridad.
- Garantizar la seguridad y confiabilidad del transporte aéreo, a través del uso eficiente del espacio aéreo mexicano, modernizando los sistemas.
- Formalizar prudente y ordenadamente, nuevos convenios bilaterales aéreos; que fortalezcan la posición de la industria nacional y fomenten la competencia.
- Fortalecer y actualizar el marco normativo a través de cambios en la regulación que den certidumbre jurídica al sector privado.
- Fortalecer la generación y desarrollo de los recursos humanos especializados del sector transporte.

Unidades Administrativas Participantes.

- Dirección General Adjunta como representante en el Extranjero ante la OACI. Subdirección Técnica y Operativa.
- Dirección General Adjunta de Seguridad Aérea.
- Dirección de Verificación Aeroportuaria.
- Dirección de Seguridad Aérea.
- Comandancia de Aeropuerto.
- Dirección de Seguridad de la Aviación Civil.
- Dirección de Aeropuertos.
- Dirección de Certificación de Licencias.
- Comandancia de Región I, II, III, IV, V, VI.
- Dirección General Adjunta de Aviación.
- Dirección de Aviación.
- Dirección de Ingeniería de Normas y Certificación.
- Dirección General Adjunta Técnica.
- Dirección de tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Dirección General Adjunta de transporte y Control Aeronáutico.
- Dirección del Centro Internacional de Adiestramiento en Aviación Civil.
- Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- Dirección de Desarrollo Estratégico.
- Dirección de Administración de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Dirección de Control.

Objetivo de la Memoria Documental

- Dejar constancia de las actividades de la DGAC en el periodo comprendido entre diciembre de 2012 a octubre de 2018.

Los Objetivos principales de la labor de la DGAC inmersos en esta Memoria Documental son los siguientes:

- Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la infraestructura y los servicios del transporte aéreo que permita una mejora continua para consolidar los estándares internacionales de servicios.
- Promover altos niveles de seguridad operacional, confiabilidad, oportunidad, eficiencia, e incrementar la competitividad del transporte aéreo en su infraestructura y en sus servicios, participando en los mercados mundiales, bajo criterios de reciprocidad y oportunidad para ampliar las posibilidades de negocio, inversión y sustentabilidad de la industria aérea.

- Reforzar la prevención de accidentes y actos ilícitos en los servicios de transporte aéreo y aeropuertos.

Misión y Visión de la DGAC

Misión.

Asegurar que el transporte aéreo participe en el proceso de crecimiento sostenido y sustentable, que contribuya al bienestar social, al desarrollo regional y a la generación de empleos, apoyando la conformación de una sociedad mejor integrada y comunicada.

Visión.

Ser una Dirección General que cuente con un transporte aéreo seguro, eficiente y competitivo, que satisfaga las necesidades de la sociedad mexicana, proporcionando servicios de calidad y siendo un pilar para el desarrollo económico y social del país.

iii. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6,25, y 134).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3, fracciones VII y IX; 4; 8; 24, fracciones V y VI; 13).
- Ley de Seguridad Nacional. Última reforma publicada en el DOF el 26 de diciembre de 2005 (artículos 3; 4 y 5).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12; 15; 68; 110 y 113).
- ACUERDO por el cual se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.

- ACUERDO por el cual se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).

iv. Antecedentes.

Análisis Aeronáutico en México

La saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), ha implicado medidas alternativas previas a la culminación del NAICM, para dar una respuesta en el mediano plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios, que resuelva los problemas de saturación y se promuevan los aeropuertos en el centro país: Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca.

A nivel estatal y regional es importante crear puentes de conexión aeroportuaria (commuters) para en su momento se sumen estratégicamente a la puesta en operación del NAICM.

Destaca a últimas fechas la definición y control de Drones, donde su aprobación tipo, clasificación, requerimientos y limitaciones, requiere darnos certeza en su uso, condiciones para su autorización y el catálogo de áreas prohibidas, restringidas y peligrosas. El establecimiento de requerimientos para obtener la autorización de operación para Aeronaves No Tripulada se encuentra ya en el Programa Nacional de Normalización.

Las instituciones del Estado Mexicano dedicadas a la capacitación e instrucción de pilotos aviadores y del personal técnico aeronáutico en general son el CIAAC, Centro del SENEAM y CIIASA, los cuales son fundamentales para contar con el recurso humano calificado, competente y de alta especialidad, requeridos en el país. Sin embargo, estas instituciones requieren del apoyo económico e institucional para el desempeño de sus labores.

Una política pública de Estado apoyada en cambios institucionales y legales, así como en programas estratégicos y de actualidad es necesaria para darle rumbo al sector aeronáutico y aeroespacial del país, la cual ya no puede postergarse más y requiere de los consensos necesarios de la industria aérea y de los grupos aeroportuarios, incluidos sindicatos, colegios, agrupaciones y demás integrantes de las comunicaciones y la transportación aérea nacional.

La capacitación, instrucción, formación y adiestramiento en el sector aeronáutico y aeroespacial es la más dinámica de todas y requiere de una actualización permanente, de hecho, todos los pilotos y el personal técnico aeronáutico requieren renovar sus licencias de trabajo cada dos y tres años para poder seguir laborando y los entrenamientos son permanentes y de alta especialidad.

v. Marco normativo aplicable

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Convenio sobre aviación civil Internacional.
- Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio Montreal 1999).
- Convenios bilaterales aéreos ratificados por el Estado mexicano.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- Ley de Aviación Civil.
- Ley de Aeropuertos.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, vigente.
- Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica.
- Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.
- Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2012.
- Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT3-2012.
- Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002.
- Norma Oficial Mexicana NOM-009-SCT3-2012
- Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012.
- Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2012.
- Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012.
- Norma Oficial Mexicana NOM-091-SCT3-2004.
- Norma Oficial Mexicana NOM-145/2-SCT3-2001.
- Circular Obligatoria, CO AV-07.8/07 R2.
- Circular obligatoria, CO AV-02/06 R3.
- Circular obligatoria, CO AV-07.9/07.
- Circular obligatoria, CO AV-08.4/07.
- Circular obligatoria, CO AV-16/10,
- Circular obligatoria, CO SA-20/11R1.
- Circular obligatoria, CO AV-12.1/07.
- Circular obligatoria, CO AV-46/.17
- Circular obligatoria, CO AV-11/09 R1.
- Circular obligatoria, CO AV-12.1/07 R2.
- Circular obligatoria, CO AV-18/12.

- Circular obligatoria, CO AV-32/12.
- Circular obligatoria, CO SA-14.1/09
- Circular obligatoria, CO SA-14.2/09 R2.
- Circular obligatoria, CO TC-01/17
- Circular obligatoria, CO TC-02/17
- Así como las demás Circulares obligatorias vigentes aplicables a los concesionarios, y permisionarios de los servicios de transporte aéreo, aeropuertos, talleres y centros de capacitación y formación de personal técnico aeronáutico.
- Carta Política CP AV-13/10 R7.
- Así como las demás Cartas políticas vigentes aplicables a los concesionarios, y permisionarios de los servicios de transporte aéreo, aeropuertos, talleres y centros de capacitación y formación de personal técnico aeronáutico.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas.

vi. Acciones realizadas.

Acciones conceptuales.

Conforme lo establece el artículo 25 de la Carta Magna, todos los programas de la Administración Pública Federal se vincularon al Plan Nacional del Desarrollo 2013-2018, por lo cual, en los diversos programas institucionales derivados del proceso de planeación nacional, el Sistema Aeronáutico y Aeroportuario Nacional, tuvo una participación destacada dentro de las estrategias y líneas de acción.

Por cuanto hace la Dirección General de Aeronáutica Civil unidad administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, sus actividades se vincularon al objetivito 4. 9 México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo, al objetivo 1, 2 y 6 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y los proyectos estratégicos del Programa Nacional de Infraestructura.

Con base en lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) y a partir del diagnóstico del Sector, se formularon los objetivos para el sector aeroportuario, tal como se menciona a continuación:

VI.4. México Próspero	
Objetivo 4.9.	Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

VI.4. México Próspero	
Estrategia 4.9.1.	Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.
Líneas de acción	Sector aeroportuario
	• Dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país.
	• Desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa.
	• Supervisar el desempeño de las aerolíneas nacionales para garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en sus servicios.
	• Promover la certificación de aeropuertos con base en estándares internacionales, así como la capacitación de pilotos y controladores aéreos.
	• Continuar con el programa de formalización de nuevos convenios bilaterales aéreos para incrementar la penetración de la aviación nacional en los mercados mundiales.
	• Continuar con la elaboración de normas básicas de seguridad y actualizar la reglamentación en temas de seguridad.
	• Dar certidumbre a la inversión en el sector aeronáutico y aeroportuario.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, presenta los objetivos sectoriales que atenderán los grandes retos de los sistemas de comunicaciones y transportes, mediante estrategias y líneas de acción.

De este modo, con el objeto de desplegar a las prioridades nacionales plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, establece seis objetivos, 26 estrategias y 129 líneas de acción, además de integrar las 34 líneas de acción transversal contenidas en los Programas Transversales Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno y Perspectiva de Género que impactan en el quehacer del sector.

En este tenor, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, contempló diversas estrategias para atender el Sistema Aeronáutico y Aeroportuario Nacional:

Objetivo 1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.	
Estrategia 1.4	Modernizar los aeropuertos regionales y ampliar la capacidad de aquellos saturados o logísticamente prioritarios.
Líneas de acción	
1.4.1	Dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país.
1.4.2	Desarrollar aeropuertos regionales y mejorar su interconexión modernizando la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, bajo esquemas que garanticen su operación, conservación y rentabilidad.
1.4.3	Promover la inversión privada en el sector y fomentar que ésta responda a una visión integral y estratégica.
Objetivo 2 Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.	
Estrategia 2.1	Mejorar las instituciones y marcos regulatorios y de supervisión, para garantizar la seguridad y calidad de servicios públicos y privados.
Líneas de acción	
2.1.3	Robustecer los marcos jurídicos, institucional y de gobernanza, referentes a la seguridad en el transporte.
Estrategia 2.2	Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.
Líneas de acción	
2.2.4	Garantizar la seguridad y confiabilidad del transporte aéreo, a través del uso eficiente del espacio aéreo mexicano, modernizando los sistemas.
2.2.5	Formalizar prudente y ordenadamente, nuevos convenios bilaterales aéreos; que fortalezcan la posición de la industria nacional y fomenten la competencia.

Objetivo 6 Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.	
Estrategia 6.2	Desarrollar los sectores logístico, náutico, ferroviario, aeronáutico y espacial.
Líneas de acción	
6.2.3	Asegurar y actualizar, en su caso, la normativa de piezas aeronáuticas con el fin de mantener las certificaciones mexicanas en altos estándares internacionales.

Programa Nacional de Infraestructura

Dentro del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 se encuentran los objetivos, estrategias y líneas de acción, en materia de infraestructura, de cada uno de los sectores de Comunicaciones y Transportes, Energía, Hidráulico, Salud, Desarrollo Urbano y Vivienda y Turismo, así como los principales proyectos de inversión que se desarrollaron en la presente administración.

En este sentido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, atendió los compromisos del Programa Nacional de Infraestructura a través de 13 proyectos estratégicos:

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018			
ID PNI	Nombre del Proyecto	Descripción	\$
PNI 001	Modernización de aeropuerto de Mérida	Evaluación de Pavimentos, cumplimiento norma OACI	1
PNI 002	Modernización aeropuerto San José del Cabo	Proyectos de renivelación y protección de márgenes	3
PNI 003	Modernización aeropuerto San Luis Potosí	Nivelación de franjas de seguridad y de cabecera, control de acceso, caminos y mallas perimetrales	3
PNI 004	Ampliación de aeropuerto Toluca	Programa para la ampliación del Aeropuerto	3.6
Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018			

PNI 005	Modernización aeropuerto Mazatlán	Instalación de postes para Aviación General, Sustitución y adquisición postes de iluminación de Plataforma Comercial	4
PNI 016	Ampliación de aeropuerto Culiacán	Suministro y Sustitución de súper postes para iluminación de plataforma, Resa Cabecera 20, Control y Seguridad de Acceso Zp/Zr-Zr/Zp para Automóviles y Pasillo de Erpe .	14
PNI 021	Ampliación aeropuerto Hermosillo	Ampliación de edificio terminal	19
PNI 062	Ampliación de aeropuerto Chihuahua	Mejoramiento de Zonas de Seguridad, Caminos perimetrales	50
PNI 091	Ampliación aeropuerto Puerto Vallarta	Ampliación de la terminal y edificio satélite y ampliación plataforma comercial	68
PNI 094	Ampliación aeropuerto Tijuana	Ampliación de terminal y cercado perimetral	75
PNI 181	Ampliación aeropuerto Monterrey	Mejora de las instalaciones actuales	197
PNI 207	Concluir el aeropuerto de Palenque	Conclusión del aeropuerto de Palenque, modernización de pistas y terminales.	246
PNI 433	Aeropuerto de Lázaro Cárdenas	Ampliar la capacidad de la pista para reforzar la conectividad del desarrollo industrial de la región.	1,00 0.00

Subsecretaría de Transporte
Proyectos de Infraestructura 2013-2018.

ID	Proyecto / Acción	Descripción	Fecha de inicio	Fecha de término	Avance físico %	Inversión (MDP) 2013-2018	Fuente de Inversión (%)	Privado	Estatus
OB_SCT_00543	Ampliación aeropuerto Tijuana	Ampliación edificio terminal todo aire. Adaptaciones a normativa de accesibilidad. Construcción de un COO. Adecuación y mejora de edificios. Adecuación y puesta en norma de instalaciones en aztecas de edificios. Ampliación plataforma aviación comercial (embovedado arroyo Paste). Ampliación plataforma de aviación general y calle de rodaje. Desplazamiento del CREI. Mejora de las operaciones en baja visibilidad. Espacios para limpieza, seguridad, mantenimiento y módulos para autoridades. Adecuación de la red de hidrantes.	Enero 2015	Diciembre 2018	80%	\$ 522.00	PRIVADA	\$ 522.00	PROCESO
OB_SCT_00551	Modernización aeropuerto San José del Cabo	Ampliación SUE y puertas de embarque T2. Aeropasillos T2. Adaptaciones a normativa de accesibilidad. Adecuación y mejoras de edificios. Ampliación plataforma aviación comercial. Ampliación plataforma aviación general. Construcción salida apilón cabezas 16. Rodaje a plataforma de aviación comercial. Construcción de un nuevo CREI.	Enero 2015	Diciembre 2018	75%	\$ 404.85	PRIVADA	\$ 404.80	PROCESO
OB_SCT_00564	Ampliación de aeropuerto Chihuahua	Construcción de edificio terminal. Ayudas visuales - retreros (área maniobras). Ayudas visuales - luces (plataforma comercial). Pipe - barandales y barras de apoyo para personas con discapacidad en Inspección privada.	Agosto 2016	Diciembre 2019	43%	\$ 216.47	PRIVADA	\$ 216.50	PROCESO
OB_SCT_00612	Ampliación del Aeropuerto Puerto Vallarta	Ampliación zona de cobas para control de aduana. Adecuaciones y mejoras en edificios. Adaptaciones a normativa de accesibilidad. Ampliación de la plataforma para aviación general. Construcción de losas de concreto en posición de la 9 a 16. Plataforma para estacionamiento de equipos Handling. Adecuación y renovación CREI.	Enero 2015	Diciembre 2018	70%	\$ 101.50	PRIVADA	\$ 101.50	PROCESO
OB_SCT_00666	Ampliación del Aeropuerto de Monterrey	Construcción de vialidades internas en recinto fiscal. Construcción de canales pluviales. Obras de seguridad - bolardos, pilotes retráctiles (terminal B). Construcción de plataforma remota 3 cat. C (permeata). Construcción nueva vialidad al aeropuerto. Ampliación de terminal A. Ampliación plataforma Fox. Construcción de plataforma remota TB y falso concreto TA. Nivelación de franjas de pistas y calles de rodaje. Construcción de márgenes área de maniobras (pista, rodaje). Pipe - barandales y barras de apoyo para personas con discapacidad en Inspección privada. Adecuaciones de accesibilidad total para personas con discapacidad. Construcción de canales pluviales.	Julio 2016	Diciembre 2018	32%	\$ 722.63	PRIVADA	\$ 722.63	PROCESO

**Subsecretaría de Transporte
Proyectos de Infraestructura 2013 2018.**

ID	Proyecto / Acción	Descripción	Fecha de inicio	Fecha de término	Avance físico %	Inversión (MDP) 2013-2018	Fuente de Inversión (%)	Privado	Estatus
OB_SCT_00681	Modernización del Aeropuerto San Luis Potosí	Ampliación de Terminal, ampliación del CREI, vialidades, reubicación de área para equipo de apoyo en tierra, nivelación de franjas de seguridad y de cabecera, contro de accesos, caminos y mallas perimetrales (Construcción De Calle De Rodaje (Cat. B Av. Gral. Conexión Umbral 04), Construcción De Canales Pluviales (Pista 14-32), Pipe - Barandal Y Barras De Apoyo Para Personas Con Discapacidad En Inspección Privada, Centro De Operaciones De Emergencia (Coe), Obras De Seguridad - Vialidad Para Acceso A Nueva Zona De Hangares	Julio 2016	Diciembre 2018	49%	\$ 297.20	PRIVADA	\$ 297.20	PROCESO
OB_SCT_00686	Modernización del Aeropuerto Mazatlán	Posición de aeronaves de ala rotativa (construcción), Ayudas visuales - luces - sistema de aproximación, Adecuaciones de accesibilidad total para personas con discapacidad, Cercado perimetral a base de malla ciclónica (recuperación terreno), Construcción de camino perimetral (recuperación terreno), Construcción de salida rápida del CREI.	Agosto 2016	Diciembre 2018	51%	\$ 23.43	PRIVADA	\$ 23.43	PROCESO
OB_SCT_00683	Ampliación de aeropuerto Culiacán	Posiciones de estacionamiento de aeronaves de ala rotativa, Ampliación de plataforma aviación comercial, Bandas de reclamo de equipaje (ampliación), Adecuaciones de accesibilidad total para personas con discapacidad.	Agosto 2016	Diciembre 2017	100%	\$ 18.30	PRIVADA	\$ 18.30	CONCLUIDO
OB_SCT_00691	Ampliación del Aeropuerto de Hermosillo	Ampliación de la sala de última espera y ampliación de la sala de reclamo, instalación de dos pasillos telescópicos, ampliación del vestíbulo de bienvenida.	Enero 2015	Junio 2017	100%	\$ 104.00	PRIVADA	\$ 104.00	CONCLUIDO
OB_SCT_00763	Modernización de aeropuerto de Mérida	Ampliación Edificio Terminal, Construcción de Gota de retorno cabecera 36, Ampliación camino de desfogue del CREI, Circuito secundario de pista, Cumplimiento de circular CO SA-09.1/13 - equipo de seguridad, Cumplimiento de circular CO SA-09.2/13 - accesibilidad discapacidad, Reconfiguración zona de Aviación General.	Diciembre 2014	Octubre 2016	100%	\$ 79.00	PRIVADA	\$ 79.00	CONCLUIDO

ANEXO VI.1 Detalle del proyecto estratégico del Aeropuerto de Hermosillo

ANEXO VI.2 Detalle del proyecto estratégico del Aeropuerto de Mérida

Acreditación de Autoridades Aeronáuticas.

La Dirección General de Aeronáutica Civil anualmente debe realizar el Programa de Acreditación de Personal Técnico que desempeña funciones de Autoridad Aeronáutica, y ejerce las atribuciones que le confieren la Ley de Aviación Civil; la Ley de Aeropuertos; el Reglamento de la Ley de Aviación Civil; el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, la Ley de Vías Generales de Comunicación; y la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, considerando su calidad de Inspector Verificador Aeronáutico, para lo cual se han emitido:

Año de Acreditación	Acreditados	Emitida	Vigente
2013	823	16/May/2013	15/May/2014
2014	781	16/May/2014	15/May/2015
2015	787	01/Jul/2015	30/Jun/2016
2016	768	16/Oct/2016	15/Oct/2017
2017	729	16/Oct/2017	15/Oct/2018

Dicho documento cumple con lo autorizado en el Manual de Procedimientos de la Dirección General de Recursos Humanos y lo marcado en el Anexo 9 emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo (CCNN-TA).

El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo es el órgano responsable de la elaboración de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) en las materias de Transporte Aéreo, competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, su Reglamento, los Lineamientos para la Organización de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización, de las Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo y demás disposiciones legales aplicables, así como de promover su cumplimiento.

- a) **MISIÓN** - Lograr el desarrollo sostenible del sistema de normalización en materia de transporte aéreo de México. Implantar una serie de mejoras regulatorias en los procesos de normalización, con el fin de satisfacer las cada vez más exigentes necesidades de los distintos sectores de la industria aérea.

- b) **VISIÓN** - Coadyuvar con la Política de Normalización a nivel nacional. Resolver las necesidades de normalización de la industria aérea en México. Así mismo servir como foro nacional para impulsar el desarrollo de Normas Oficiales Mexicanas que permitan fortalecer las actividades de la aviación civil en México.
- c) **OBJETIVO** - Planear, informar y coordinar las actividades de normalización nacional en los ámbitos obligatorio y voluntario. Promover el cumplimiento de lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y de su Reglamento para regular el transporte aéreo a través de la elaboración de Normas Oficiales Mexicanas.

Estructura interna del CCNN-T.



Estructura externa:



Presidente: Es el encargado de representar al CCNN-TA y dirigir los trabajos y sesiones del mismo. Dicho cargo será desempeñado por el titular de la Subsecretaría de Transporte.

Secretario Técnico: Es el encargado de coordinar la relación entre el CCNN-TA y los SC, así como de realizar las funciones administrativas del CCNN-TA. Cargo que será desempeñado por el Director General de Aeronáutica Civil o el Servidor Público designado para tal efecto por este.

Secretario de Actas: Es el encargado levantar las actas del CCNN-TA y realizar las funciones administrativas inherentes a dicho cargo. Cargo que será desempeñado por el Director de Ingeniería, Normas y Certificación o el Servidor Público designado para tal efecto por este.

Vocales: Son los encargados de participar activamente en los trabajos del CCNN-TA. Dichos cargos serán desempeñados por las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, organizaciones de industriales y comerciales, centros de investigación y enseñanza superior y representantes de consumidores que se señalan en el artículo 11 de las presentes Reglas.

Subcomités (SC): Los Subcomités se integrarán con un Coordinador, un coordinador de actas y un representante de la industria, siempre y cuando el tema en cuestión amerite su participación. De igual forma se podrá invitar a representantes de otras dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, organismos nacionales de normalización, cámaras y organizaciones privadas relacionadas al tema de estudio.

Grupos de Trabajo (GT): Serán creados para analizar un tema normativo específico asignado por el SC del cual forman parte y serán disueltos, una vez concluido el análisis de dicho tema. Los GT serán coordinados por la persona que designe el Coordinador del SC, fungiendo dicho Coordinador como enlace entre el GT y el SC.

*Según las necesidades, el pleno del CCNN-TA, podrá crear subcomités para el mejor desempeño de sus funciones, dependiendo directamente del CCNN-TA.





Logros alcanzados (diciembre de 2012 a julio 2018).

Se **realizaron** 19 sesiones de CCNN-TA.

Se **incrementó** la colaboración de la industria aeronáutica.

Se **Emitieron** 6 Normas Oficiales Mexicanas:

- NOM-002-SCT3-2012.- Que establece el contenido del Manual General de Operaciones.
- NOM-006-SCT3-2012.- Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento.
- NOM-009-SCT3-2012.- Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de Oficinas de Despacho en sus diferentes modalidades.
- NOM-018-SCT3-2012.- Que establece el contenido del Manual de Vuelo.
- NOM-064-SCT3-2012.- Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).
- NOM-117-SCT3-2016.- Que establece las especificaciones para la gestión de la fatiga en la tripulación de vuelo.

Se **emitió** 1 Norma Oficial Mexicana de Emergencia:

- NOM-EM-121-SCT3-2017, Que establece las disposiciones relativas al contrato de transporte aéreo, el talón de equipaje y el transporte de animales domésticos en las aeronaves de servicio público de transporte aéreo de pasajeros.

Se **ratificaron** 13 Normas Oficiales Mexicanas:

- NOM-003-SCT3-2010.- Que establece el uso dentro del espacio aéreo mexicano, del transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.

- NOM-008-SCT3-2002.- Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial.
- NOM-012-SCT3-2012.- Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.
- NOM-021/3-SCT3-2010.- Que establece los requerimientos que deben cumplir los estudios técnicos para las modificaciones o alteraciones que afecten el diseño original de una aeronave.
- NOM-022-SCT3-2011.- Que establece el uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.
- NOM-039-SCT3-2010.- Que regula la aplicación de directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio a aeronaves y sus componentes.
- NOM-051-SCT3-2011.- Que establece el uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.
- NOM-060-SCT3-2011.- Que establece las especificaciones para conformar un sistema de identificación de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves.
- NOM-064-SCT3-2012.- Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).
- NOM-069-SCT3-2010.- Que establece el uso obligatorio del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.
- NOM-070-SCT3-2010.- Que establece el uso obligatorio del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.
- NOM-091-SCT3-2004.- Que establece las operaciones en el espacio aéreo mexicano con separación vertical mínima reducida (MRVSM).
- NOM-145/2-SCT3-2001.- Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller de Aeronáutico.

Se Cancelaron 4 Normas Oficiales Mexicanas.

- NOM-002-SCT3-2001.- Que establece el contenido del Manual General de Operaciones
- NOM-009-SCT3-2001.- Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de Oficinas de Despacho en sus diferentes modalidades.
- NOM-018-SCT3-2001.- Que establece el contenido del Manual de Vuelo.
- NOM-021/05-SCT3-2001.- Que establece el contenido del Manual Control de Producción.

En 2015, se generó dentro del portal de la SCT, DGAC; un apartado referente al CCNN-TA, donde se puede consultar documentos e información de cada una de sus sesiones, a partir de 2016.

En 2016 se reactivaron los Subcomités y Grupos de Trabajo.

Durante 2017: Se realizó la actualización de las Reglas de Operación del CCNNTA y se Creó el Subcomité de Seguridad Aérea.

Acciones en Proceso de Ejecución:

En 2018, se dará continuación al desarrollo y publicación de Normas Oficiales Mexicanas de conformidad al Programa Nacional de Normalización de Transporte Aéreo 2018.

Así como las demás Normas Oficiales Mexicanas vigentes aplicables a los concesionarios, y permisionarios de los servicios de transporte aéreo, aeropuertos, talleres y centros de capacitación y formación de personal técnico aeronáutico.

Acciones de transparencia.

En materia de transparencia y acceso a la información pública, el artículo 6° constitucional, establece como derecho humano el libre acceso a información plural y oportuna, así como a buscar, recibir y difundir información e ideas de toda índole por cualquier medio de expresión, para garantizar dicho derecho la Dirección General de Aeronáutica Civil como unidad administrativa dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, cumplió a cabalidad las disposiciones establecidas en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental abrogada el 09 de mayo del 2016, y actualmente cumple con las disposiciones establecidas en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, normatividad que actualmente rige dicho derecho.

En estricto apego al derecho a la información y protección de datos personales, la Dirección General de Aeronáutica Civil, continúa con su compromiso de fortalecer la cultura de la transparencia, acceso a la información y rendición de cuentas, entre todo el personal que conforma la unidad administrativa, con lo cual se busca contribuir a la eficiencia y eficacia en la atención que se brinda a la ciudadanía.

1.-Solicitudes de acceso a la información.

En el periodo comprendido del 1 de diciembre de 2012 al 16 de agosto de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil recibió un total de 2,243 solicitudes de acceso a la información, las cuales se gestionaron con las diferentes áreas

adscritas a la unidad administrativa, a fin de otorgar una respuesta en tiempo y forma a los solicitantes, mismas que se encuentran entendidas en su totalidad.

Año	Solicitudes entendidas
2012 (diciembre)	24
2013	216
2014	332
2015	387
2016	486
2017	431
2018	367

Es importante llevar a un seguimiento puntual de la totalidad de las solicitudes de acceso a la información que tienen mayor interés para la ciudadanía, ya que de ello destaca los temas más recurrentes y de mayor interés:

Temática de las preguntas frecuentes	Respuesta a cada una de las preguntas planteadas	Número aproximado de preguntas realizadas por año
Bitácoras de vuelo de las aeronaves	En la Dirección General de Aeronáutica Civil, no obran las bitácoras de vuelo; ni en original, ni en copia simple ni en ningún otro formato.	80
Planes de vuelo de aeronaves con matrícula XA, XB y XC	Se ponen a disposición los planes de vuelo en formato electrónico y en su debida versión pública.	100
Aeródromos y Helipuertos	La información es pública y se encuentra publicada en la página web de la DGAC.	60
Aeronaves matriculadas/ Registro de Aeronaves	La información obra en el Registro Aeronáutico Mexicano.	60
Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) DRONES	Información Pública.	30
Información estadística operativa de pasajeros	Información Pública.	30

Respecto a las solicitudes de acceso a la información que se atendieron durante la presente administración, se puede acceder como consulta pública en el siguiente vínculo electrónico:

<https://www.infomex.org.mx/gobiernofederal/moduloPublico/moduloPublico.action>

Concerniente a los Recursos de Revisión ante el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos (INAI), el cual es un

procedimiento administrativo al que puede el particular recurrir en caso de no satisfacer la solicitud de acceso a la información, del 1 de diciembre del 2012 al 31 de julio del 2018 la Dirección General de Aeronáutica Civil, atendió un total de 192 Recursos de Revisión

2.- Actualización del Índice de Expedientes Reservados.

En el periodo del 2012 al 2016, esta unidad administrativa no reportó a la Unidad de Transparencia expedientes reservados dentro de Sistema de Índice de Expedientes Reservados, derivado de la política de la Unidad de Transparencia, la cual consistió en reportar preferentemente los expedientes que se encuentren bajo el supuesto de reservados por seguridad nacional, es decir, bajo el amparo del artículo 13, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

No obstante, con la entrada en vigor de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se generó la obligación de crear un Índice de Expedientes Clasificados y el cual alberga las solicitudes de acceso a la información que han sido clasificadas al momento de su recepción, o cuando se determine mediante resolución de autoridad competente, o bien generen versiones públicas, dicho Índice deberá elaborarse de forma semestral, por lo cual a partir de enero de 2017 a **junio** de 2017, y junio a diciembre de 2017, la solicitudes que se encuentran en el Índice de Expedientes reservados son las siguientes:

Índice de Expedientes Clasificados (1er. Semestre de 2017)				
Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Planes de vuelo (SI 6217)	Confidencial	03/01/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.
Proyecto helipuerto Tlalnepantla 4.1.2.3.3024VUS (SI 6517)	2 años	03/01/2017	03/01/2019	Artículos 110, fracción VIII, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública; en relación con el 17, 18 Y 22 de la Ley de Aeropuertos; 8,9 y 17 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, así como al numeral Vigésimo Séptimo de los Lineamientos Generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Licencias aéreas (SI19317)	Confidencial	16/07/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I

Índice de Expedientes Clasificados (1er. Semestre de 2017)

Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Accidentes, informes finales (SI 32217)	5 años	31/01/2017	31/01/2022	Artículos 110, fracción XIII, 113 fracción I, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública; en relación con el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (CACI) y con los numerales 5.1, 5.12, 5.12.1, 5.12.2 Y 5.12.3, 5.12.5, 5.12.6 y apéndice 2, del anexo 13 al CACI, así como al numeral Trigésimo Segundo, Trigésimo Octavo y Trigésimo Noveno de los Lineamientos Generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Fianzas y seguros de aeronaves por terceros (SI 42117)	Confidencial	08/02/2017	Indefinido	Artículo 113, fracción I y III, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Demandas y amparos (SI 58217)	Confidencial	03/03/2017	Indefinido	Artículo 113 fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Fianzas y seguros de aeronaves por terceros (SI 74917)	Confidencial	02/03/2017	Indefinido	Artículo 113 fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Fianzas y seguros de aeronaves por terceros (SI 75017)	Confidencial	02/03/2017	Indefinido	Artículo 113 fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Certificado de Aeródromo Civil del Aeropuerto Internacional de Toluca (SI81817)	5 años	07/03/2017	07/03/2022	Artículos 110, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación al numeral décimo séptimo, fracción VIII de los Lineamientos Generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Licencias aéreas (SI104217)	Confidencial	27/07/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I

Índice de Expedientes Clasificados (1er. Semestre de 2017)				
Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Concesiones Aeroportuarias (SI 117517)	5 años	03/04/2017	03/04/2022	Artículos 110, fracción I, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación al numeral décimo séptimo, fracción VIII de los Lineamientos Generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Planes de vuelo (SI 140717)	Confidencial	25/04/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I
Of. 4.1.2.5.3.-257/2017 /orden de examen	Confidencial	27/04/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I
Estados financieros (aeropuertos SI148117)	Confidencial	04/05/2017	Indefinido	Artículo 113, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación con el artículo 116 párrafo tercero de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el artículo 82 de la Ley de Propiedad Industrial, así como al numeral Cuadragésimo de los Lineamientos Generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Oficio 4.1.0.2.-0493/2016 Dirección Análisis de Accidentes e incidentes de Aviación. (SI 166517)	Confidencial	22/04/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I
Expediente personal (SI 199317)	Confidencial	21/06/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I

Índice de Expedientes Clasificados (2do semestre de 2017)				
Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Póliza de seguro (SI 172417)	confidencial	25/05/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción III.

Índice de Expedientes Clasificados (2do semestre de 2017)				
Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Manifiesto de vuelo VOI706 (SI 212617)	confidencial	05/07/25017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I
Expediente del permiso PFA/MTY001/2016 (SI 243317)	5 años	03/08/2017	03/08/2022	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 110, fracción V, 113, fracción I.
Memorándum de entendimiento de IATA 08/06/2015 (SI 244917)	Confidencial	03/08/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción III.
Planes de vuelo (SI 250317)	confidencial	11/08/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I y II.
Plano de la poligonal del Aeropuerto Internacional de Guadalajara (SI 258117)	Confidencial	17/08/2018	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 110, fracción I, así como el artículo 113, fracción I, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación con el numeral Décimo séptimo fracción VIII, y Décimo octavo de los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Planes de vuelo (SI 262817)	Confidencial	28/03/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.
Estados financieros de AEROMAR (SI 263317)	Confidencial	28/08/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I y III, en relación con el numeral Trigésimo octavo fracción III, y Cuadragésimo fracción II, de los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Planes de vuelo (SI 269717)	Confidencial	31/08/2017	indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.

Índice de Expedientes Clasificados (2do semestre de 2017)				
Nombre del Expediente	Plazo de reserva	Fecha de inicio de la clasificación	Fecha de término de la clasificación	Fundamento legal de la clasificación
Programa Maestro de Desarrollo Aeropuerto Internacional de Monterrey (SI 304517)	Confidencial	28/09/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción III, así como del artículo 116 último párrafo de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación con el numeral Trigésimo octavo fracción II, y Cuadragésimo, de los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas.
Planes de vuelo (SI 342917)	Confidencial	03/11/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.
Póliza de seguro (SI 370417)	Confidencial	01/12/2017	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I y II.
Planes de vuelo (SI 3718)	Confidencial	04/01/2018	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.
Planes de vuelo (SI 3518)	Confidencial	04/01/2018	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.
Planes de vuelo (SI 3618)	Confidencial	04/01/2018	Indefinido	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículo 113, fracción I.

3.- Obligaciones de Transparencia.

Hasta el 31 de diciembre del 2017, el artículo 7 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, establecía diversas obligaciones de transparencia, las cuales se actualizaban periódicamente en el Portal de Obligaciones de Transparencia (POT), conforme se estipulaba en el Reglamento de la Ley en referencia, de las obligaciones establecidas en la normatividad anterior, la Dirección General de Aeronáutica Civil, reportó puntualmente la actualización de las fracciones I. Estructura orgánica, III. Directorio de servidores, VIII. Trámites, requisitos y formatos, XII. Concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas, y XIII. Contrataciones.

Actualmente la Dirección General de Aeronáutica Civil cumple con la actualización periódica de las obligaciones de transparencia común y específica, de acuerdo

con lo establecido en el artículo 70, fracciones IV, IX, XVII, XXVII, XXVIII, XXXII, XL y XLVIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LGTAIP) y los Lineamientos Técnicos Generales (LTG); 69, fracción X, inciso a, b, c y d, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LFTAIP), mismas que a la fecha se incorporaron a la Plataforma Nacional de Transparencia, en el vínculo electrónico que a continuación se menciona:

<http://consultapublicamx.inai.org.mx:8080/vut-web/>

El cual se muestra de la siguiente forma:



Consulta por Sujeto Obligado

* Los Campos identificados con (*) son obligatorios.

Limpiar Pantalla Realizar una Denuncia

Entidad Federativa *: Federación

Tipo de Sujeto Obligado: Poder Ejecutivo

Sujetos Obligados *: Sujetos Obligados

S. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Ley *: Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública_Ámbito Federal

Artículo *: Art. 70 - En la Ley Federal y de las Entidades Federativas se contemplará que los sujetos obligados paguen a disposición del ...

Formato *: Selecciona...

Realizar Consulta

En este tenor, la Dirección General de Aeronáutica Civil, actualiza de forma trimestral las siguientes obligaciones de transparencia:

- Obligaciones de transparencia comunes, artículo 70 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública:

Fracción IV. Objetivos y metas institucionales.

Fracción IX. Gastos por concepto de viáticos, así como el objeto e informe de comisión correspondiente.

Fracción XVII. La información curricular de los servidores(as) públicos(as), desde el nivel jefe de departamento o equivalente, hasta el titular del sujeto obligado.

Fracción XXVII. Las concesiones, contratos, convenios, permisos, licencias o autorizaciones otorgados, especificando los titulares de aquellos, debiendo publicarse su objeto, nombre o razón social del titular, vigencia, tipo, términos, condiciones, monto y modificaciones, así como si el procedimiento involucra el aprovechamiento de bienes, servicios y/o recursos públicos.

Fracción XXVIII. Información sobre los procedimientos de adjudicación directa, invitación restringida y licitación de cualquier naturaleza, incluyendo la versión pública del expediente respectivo y de los contratos celebrados.

Fracción XXXII. Padrón de proveedores y contratistas.

Fracción XL. a). Evaluación y encuesta programas financiados Evaluaciones y encuestas a programas financiados con recursos públicos.

b). Evaluación y encuesta programas financiados Encuestas sobre programas financiados con recursos públicos

Fracción XLVIII. b). Más información relacionada Preguntas frecuentes.

c). Más información relacionada Transparencia proactiva

- Obligaciones de transparencia específicas, artículo 69, fracción X, inciso a, b, c y d, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública:

Inciso a. Información estadística sobre las aeronaves civiles mexicanas identificadas.

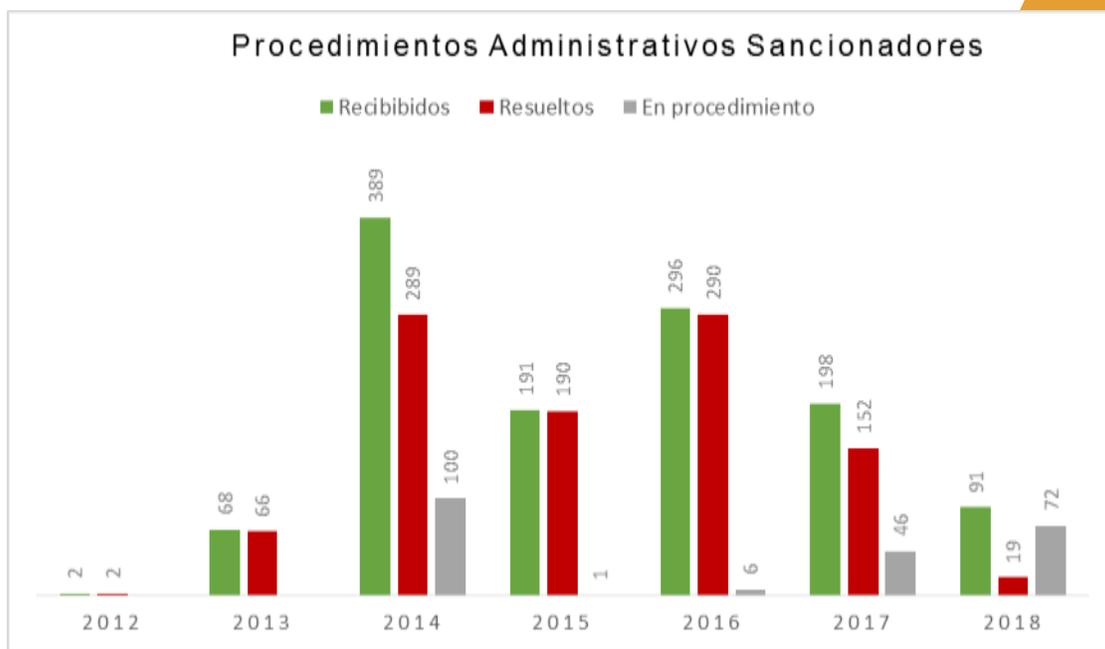
Inciso b. La incidencia de accidentes de aviación, desagregada por fecha, hora local, marca nacional, matrícula, tipo, marca, modelo, servicio destinado, operador aéreo, lugar del accidente, entidad federativa, tipo de lesión de la tripulación y pasajeros, daños a la aeronave y causas probables.

Inciso c. Información estadística operativa correspondiente al número de vuelos, pasajeros y mercancía transportada por origen-destino en operación doméstica e internacional en servicio regular y fletamento de manera acumulada.

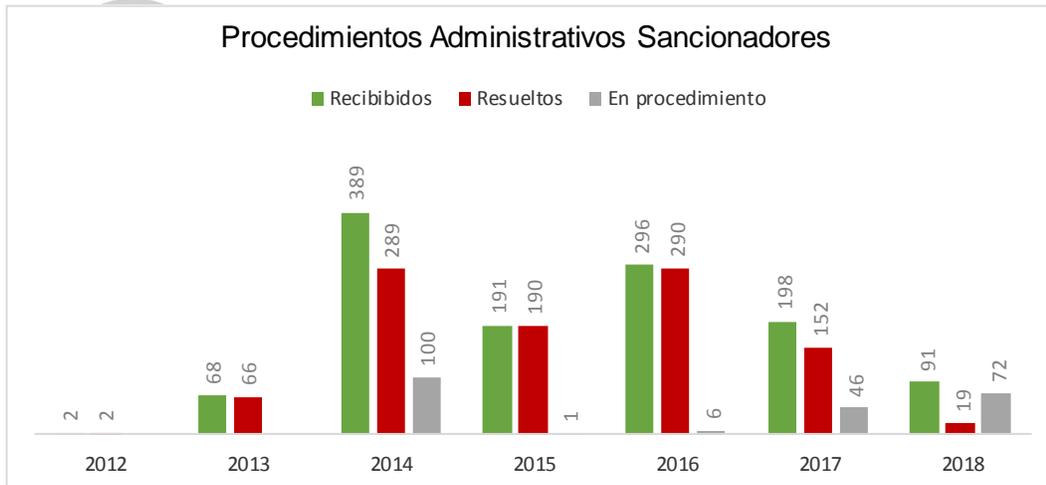
Inciso d. Información estadística por operador aéreo respecto de número de vuelos, pasajeros y mercancía transportada en operación doméstica e internacional en servicio regular y fletamento de manera acumulada.

Procedimientos Administrativos Sancionadores

En ejercicio de las atribuciones y facultades conferidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley de Aviación Civil; Ley de Aeropuertos; Ley Federal de Procedimiento Administrativo; Reglamento de la Ley de Aviación Civil; Reglamento de la Ley de Aeropuertos; Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y demás disposiciones aplicables, la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 2012 a la fecha, ha emitido 1007 resoluciones por presuntas transgresiones a la normatividad aeronáutica contra permisionarios, concesionarios y operadores aéreos, como se muestra en la gráfica siguiente:



En ejercicio de las atribuciones y facultades conferidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley de Aviación Civil; Ley de Aeropuertos; Ley Federal de Procedimiento Administrativo; Reglamento de la Ley de Aviación Civil; Reglamento de la Ley de Aeropuertos; Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y demás disposiciones aplicables, la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 2012 a la fecha, ha emitido 1007 resoluciones por presuntas transgresiones a la normatividad aeronáutica contra permisionarios, concesionarios y operadores aéreos, como se muestra en la gráfica siguiente:



Requerimientos Varios y Alertas (Búsqueda de personas).

De diciembre de 2012 a la fecha la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha recibido 974 requerimientos de información formulados por diversos órganos jurisdiccionales locales y federales; asimismo, ha tramitado 1,018 órdenes de búsqueda o localización de personas que hubieren sido denunciadas ante autoridades ministeriales federales o locales como desaparecidas o no localizadas, como se muestra en el siguiente cuadro:

AÑO	REQUERIMIENTOS	ALERTAS
2012	313	--
2013	10	10
2014	5	127
2015	127	183
2016	48	176
2017	387	223
2018	84	299

Los requerimientos y alertas recibidos en la Dirección General de Aeronáutica Civil se atendieron al 100% en tiempo y forma, por lo cual, a esta unidad administrativa no se le ha impuesto medida de apremio alguna.

Juicios de Amparo

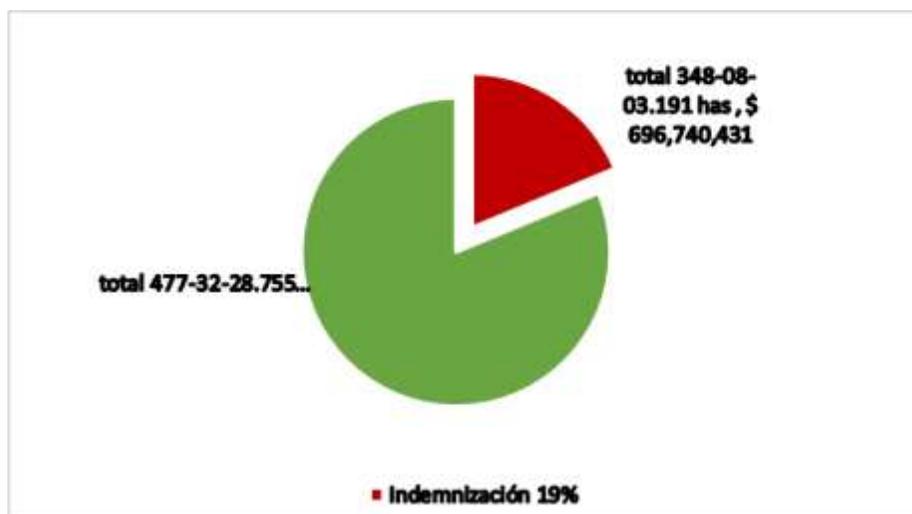
Esta Dirección General de Aeronáutica Civil, ha substanciado un total de 124 juicios de amparo en los que ha sido señalada como autoridad responsable o tercera interesada, la atención oportuna a dichos juicios ha permitido defender los intereses de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los propios de esta Unidad Administrativa, como se muestra en la siguiente gráfica:

Destacan por su importancia los juicios de amparo 1788/2009 y 771/2013:

Quejoso	Acto reclamado	Estado procesal
Ejido Zapote	Decreto expropiatorio del Aeropuerto de Guadalajara, aduciendo violaciones a su derecho de audiencia, al no haber sido notificado del avalúo y de la expropiación correspondiente.	<p>En el acuerdo del 27 de julio de 2016, se precisaron los efectos de la ejecutoria de amparo, mediante la cual se determinó amparar al ejido quejoso, seguida la secuela procesal por acuerdo de 30 de junio de 2017, se determinó que el fallo protector había quedado acatado.</p> <p>El 11 de julio de 2017, se tuvo al Ejido quejoso interponiendo recurso de inconformidad en contra del acuerdo de 30 de junio del mismo año, el cual fue radicado con el número 17/2017, en el que se revocó la resolución recurrida, a efecto de que se reponga el capítulo de cumplimiento del fallo protector.</p> <p>En cumplimiento a lo anterior, por acuerdo del 12 de septiembre de 2017, se apertura el incidente de cumplimiento sustituto, en el cual se otorgó a las partes un término de tres días para que las partes manifestaran lo que a su derecho convenga y ofrezcan las pruebas que estimen pertinentes.</p> <p>Consecuentemente, esta autoridad formuló manifestaciones respecto de la apertura del incidente de cumplimiento.</p> <p>Actualmente, se encuentra en la espera de que el Juzgado señale fecha y hora para que tenga verificativo la audiencia de alegatos, y una vez formulados, se dictará resolución respecto de la procedencia del incidente de cumplimiento sustituto.</p>
Unión Sindical de Trabajadores de Líneas Aéreas Azteca, S.A. de C.V.	Resolución, orden o acto de ejecución para asignar, reasignar, reordenar o transferir diversos horarios de despegue y aterrizaje (slots), rutas, frecuencias y otros activos, derechos y posesiones embargados a favor de la parte quejosa.	<p>En la ejecutoria de 11 de mayo de 2015, el Segundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, determinó conceder el amparo y protección de la justicia de la Unión.</p> <p>Sobre el particular, esta Dirección General de Aeronáutica Civil, ha emitido diversos oficios, a fin de dar cumplimiento a la ejecutoria de mérito, la cual se traduce en que esta autoridad responsable debe dejar sin efectos el oficio 4.1.2202, de 20 de agosto de 2013; dictar otro, fundado y motivado, tomando en consideración los derechos que la quejosa tiene respecto de los horarios de aterrizaje y despegue (SLOTS); y de ser el caso, otorgue beneficios económicos que pueda reconocerse a favor del quejoso.</p> <p>A la fecha el Juzgado Sexto de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, se encuentra analizando si las autoridades señaladas como responsables han dado cumplimiento a la ejecutoria de 11 de mayo de 2015.</p> <p>En caso de no cumplir con lo anterior, sin causa justificada, se continuará con el procedimiento de ejecución de sentencia.</p>

Juicios Agrarios

Esta unidad administrativa ha coadyuvado con la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Procuraduría General de la República, en la defensa de los intereses de esta Dependencia, respecto de 16 juicios agrarios promovidos por diversas comunidades ejidales y/comunales, en los cuales se han solicitado pago de la indemnización de las tierras expropiadas o la reversión de las mismas, como se muestra en la siguiente gráfica:



Juicios de Nulidad

La Dirección General de Aeronáutica Civil, ha coadyuvado con la Unidad de Asuntos Jurídicos, en la defensa de los intereses de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los que ha sido demandada. De diciembre de 2012 a la fecha se han elaborado 118 proyectos de contestación de demanda, dentro de los cuales destacan por importancia y trascendencia, los tres siguientes:

Actor	Acto impugnado	Sentido de la sentencia
Ex trabajadores, jubilados y acreedores de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.	Resoluciones dictadas en los procedimientos de responsabilidad patrimonial del Estado, en las que se determinó desechar por notoriamente improcedentes las reclamaciones formuladas por los ex trabajadores, jubilados y acreedores de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., en las cuales solicitaban una indemnización que ascendía a la cantidad de \$2,774,120,266.32	En mayo de 2016, el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, determinó fundada la causal de improcedencia y sobreseimiento formulada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y sobreseyó los juicios interpuestos por los actores, la cual ha quedado firme.
Unión Sindical de Trabajadores de Líneas Aéreas Azteca, S.A. de C.V., y Transportadora TMA, S.A. de C.V.	Resolución 1.215, de 22 de octubre de 2008, emitida por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, recaída al recurso de revisión de 17 de junio de 2008, que revocó el título de concesión TAN-OR-LCD para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo.	En julio de 2017, el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, resolvió que los argumentos formulados por lo actores resultaron inoperantes, toda vez que con los mismos no controvierten los fundamentos y motivos en que se apoyó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para resolver el acto impugnado. Sin embargo, la Unión Sindical de Trabajadores de Líneas de Aéreas, S.A. de C.V., y Transportadora TMA, S.A. de C.V., está en posibilidad de interponer un juicio de amparo.
Juan Valdés Rubio y otros.	Resolución 4.1.1895, de 20 de octubre de 2010, emitida por el Director General de Aeronáutica Civil, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante el cual da respuesta a la hoy actora respecto del pago de la indemnización por la expropiación de la superficie de 449,670.60 m2, señalando que deberá de estar a lo resuelto a través del oficio número 101.01294, de 01 de septiembre de 2004.	El 03 de marzo de 2016, mediante la cual reconoció la legalidad y validez de la resolución controvertida, en virtud, de que la parte actora no acreditó la titularidad del bien inmueble expropiado, la cual fue impugnada por la parte actora mediante juicio de amparo. El 19 de enero de 2017, el Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, resolvió no conceder el amparo y protección de la Justicia de la Unión al quejoso, sin posibilidad de promover recurso alguno.

Opiniones jurídicas

Del mes de diciembre de 2012 a la fecha, la Dirección General Adjunta Técnica, ha dado atención a 121 opiniones jurídicas en apoyo a las diferentes áreas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como a Aerolíneas, Aeropuertos y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), conforme a lo siguiente:

Año	Opiniones jurídicas
2012	0
2013	30
2014	29
2015	22
2016	10
2017	30
Total	121

Gestiones Normativas

La Dirección General de Aeronáutica Civil, ha coadyuvado con las diversas Unidades Administrativas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como con organismos del Sector tales como: la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (en inglés "International Air Transport Association" o IATA), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (en inglés: International Civil Aviation Organization, ICAO) y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), para la elaboración y publicación de diversos proyectos normativos.

A partir de diciembre de 2012 a la fecha se han elaborado diversos proyectos normativos, dentro de los cuales destacan por su trascendencia los siguientes:

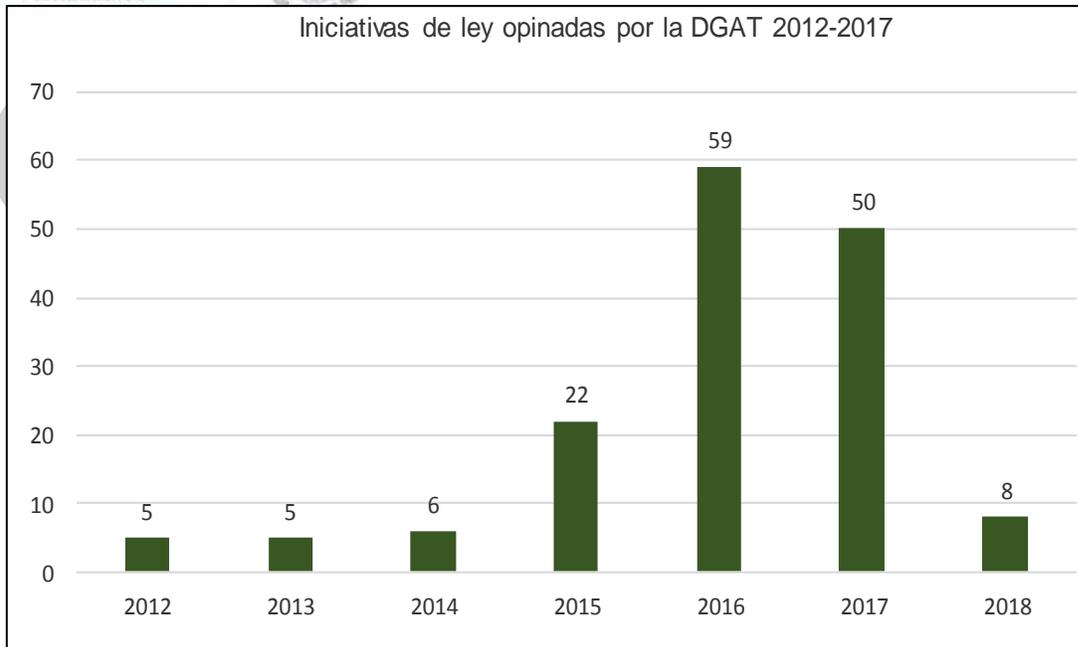
Proyectos Normativos Elaborados de 2012 a la fecha	Resumen	Estado del Proyecto
1. Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.	Derivado de la necesidad de regular las operaciones en los aeropuertos en condiciones de saturación, para garantizar la prestación segura, eficaz, competitiva y no discriminatoria de los servicios aeroportuarios.	Se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017
2. Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación.	Derivado de las atribuciones que la SCT, a través de la DGAC, tiene como autoridad aeroportuaria, se establecen las bases generales para la fijación de los horarios de aterrizaje y despegue en los aeropuertos en condiciones de saturación.	Publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.
3. Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del	En cumplimiento del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley	El 24 de noviembre de 2017, la COFEMER hizo público a través del sistema

Proyectos Normativos Elaborados de 2012 a la fecha	Resumen	Estado del Proyecto
<p>Reglamento de la Ley de Aviación Civil, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, así como del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.</p>	<p>de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015, que en su artículo segundo transitorio instruye al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para realizar las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.</p>	<p>Cofemersimir, el oficio No. COFEME/17/6510, en el cual solicita correcciones y ampliaciones a la MIR.</p> <p>Una vez obtenido el visto bueno de COFEMER, se podrá continuar con los trámites ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal y en su caso, su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>
<p>4. Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p>	<p>En cumplimiento del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017, que en su artículo segundo transitorio instruye al Ejecutivo Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que en el plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de dicho decreto, realicen las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten la materialización del mismo.</p>	<p>La UAJ continúa con los trámites ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal y en su caso su posterior publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>

Iniciativas de ley

La Dirección General de Aeronáutica Civil, ha emitido diversas opiniones sobre iniciativas legislativas y sobre anteproyectos para la creación o reforma de leyes en representación del Director General de Aeronáutica Civil.

De diciembre de 2012 a la fecha se han elaborado 155 opiniones sobre iniciativas legislativas de impacto en materia aeronáutica.



Dentro de las cuales destacan por importancia y trascendencia las siguientes 63:

	Propuestas de Iniciativa	Legislador
1	Iniciativa con proyecto de Decreto que adiciona Fracción XVI al Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Jorge López Martín
2	Dictamen de la Comisión de Transportes respecto a la iniciativa que reforma por adición el Artículo 50 de la Ley Federal de Protección al Consumidor y el Artículo 49 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Gabriel de Jesús Cárdenas Guizar
3	Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos Segunda, sobre la minuta con proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 50 de la Ley de Aviación Civil.	Comisiones Unidas de Comunicaciones Transportes y Estudios Legislativos Segunda
4	Iniciativa que reforma el Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.	Dip. Germán Ernesto Ralis Cumplido
5	Iniciativa que reforma los Artículos 2o y 63 de la ley de Aeropuertos y 52 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Miguel Angel Salim Alle
6	Iniciativa con proyecto de Decreto adiciona la Fracción III Bis al Artículo 6, la sección tercera al capítulo XI de los contratos que se denominará "de los derechos de los pasajeros del servicio del	

	transporte aéreo" reforma Artículo 60 Bis y la Fracción XII del Artículo 87 de la Ley de Aviación Civil; que adiciona el Artículo 22 Bis y reforma Fracción XXIII del Artículo 24 de la Ley Federal de Protección al Consumidor y adiciona el Artículo 71 Bis a la Ley de Aeropuertos.	Sen. Humberto Domingo Mayans Canabal
7	Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona Fracción XVI al Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Jorge López Martín
8	Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, se adiciona el Artículo 52 Bis, y se adiciona la Fracción XIII al Artículo 87 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Enrique Zamora Morlet
9	Proyecto de Decreto que adiciona las Fracciones IV Bis y VI Bis al Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y adiciona la Fracción XVI y XVII al Artículo 6 y reforma el párrafo cuarto al Artículo 42 de la Ley de Aviación Civil.	Sen. Mely Romero Celis, Roberto Barros Agramont, Jesús Casillas Romero, Margarita Flores Sánchez, Lisbet Hernández Lecona y Ma. Del Roció Pineda Gochi
10	Proyecto de Decreto que expide la Ley de Aeronaves Pilotadas a Distancia (Nueva Ley)	Dip. Claudia Edith Anaya Mota
11	Decreto por el que se reforman los Artículos 6o y 7o de la Ley de Inversión Extranjera.	Dip. Luis Armando Megal Bravo
12	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley Sobre Aeronaves y Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (nueva ley).	Sen. María de los Dolores Padierna Luna
13	Proyecto de Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de las Leyes de Vías Generales de Comunicación (deroga Art. 7 Fracciones VIII y X, 48 y 54) y adiciona Fracción XVII y último párrafo del Artículo 27 de la Ley de Aeropuertos.	Dip. José Clemente Castañeda Salvador Zamora
14	Proyecto con Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de las Leyes de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de Puertos, de Aeropuertos (adición art. 10 Bis) y Reglamentaria del servicio ferroviario.	Comisión de Comunicaciones Transportes del Senado de la República
15	Dictamen de las Comisiones Unidas De Comunicaciones y Transportes y De Estudios Legislativos Segunda, respecto de la minuta con proyecto de Decreto que reforma el último párrafo del Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.	Comisiones Unidas de Comunicaciones Transportes y Estudios Legislativos Segunda

16	Iniciativa que reforma, deroga y adiciona las Fracciones II inciso a), b) c), d), w) y adiciona el inciso y) del Artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera.	Sen. Armando Melgar Bravo
17	Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos Segunda, respecto a la minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman los Artículos 3, 4, 62 y 68 de la Ley de Aviación Civil.	Comisiones Unidas de Comunicaciones Transportes y Estudios Legislativos Segunda
18	Proyecto de Decreto por el que se modifica la Fracción XII y se adicionan las Fracciones XIV y XV del Artículo 25 de la Ley de Aeropuertos.	Dip. Cynthia Gissel García Soberanes
19	Proyecto de Decreto mediante el cual se reforma el Artículo 115, Fracción cuarta, de la Constitución Política.	Salvador Zamora Zamora
20	Iniciativa que reforma el Artículo 6o de la Ley de Aviación Civil (Artículo 6, Fracción XVI).	Dip Alejandro Gonzalez Murillo
21	Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil (se adicionan el Artículo 2, Fracción VIII Bis, el Artículo 49, se crea el Artículo 49 Bis, se modifica el párrafo segundo del Artículo 62 y se adiciona un último párrafo al Artículo 84 y las Fracciones XIII, XIV y XV al Artículo 87 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Alfredo Javier Rodríguez Dávila
22	Iniciativa de Ley que modifica la Fracción XI del Artículo 2 de la Ley de Aeropuertos	Dip. Francisco José Gutiérrez de Velasco
23	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se deroga el numeral II y se adiciona el inciso y) al numeral III del Artículo 7o de la Ley de Inversión Extranjera.	Dip. Alfredo Javier Rodríguez Dávila
24	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 69 de la Ley de Aeropuertos.	Dip. Alfredo Javier Rodríguez Dávila
25	Nuevo proyecto de Decreto que expide la Ley de Aeronaves Pilotadas a Distancia (Nueva ley).	Dip. Claudia Edith Anaya Mota
26	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman los Artículos 2o., Fracción I, 18,27,28, 30, 44, 70, 71, 74, 75, 76, 81, 82, 83, 84 y 88; y se adiciona una Fracción XIX al Artículo 2 de la Ley de Aviación Civil.	Cámara de Diputados
27	Iniciativa que reforma y adiciona diversas	

	disposiciones de la Ley de Aeropuertos y deroga el Artículo 7o de la Ley de Vías Generales de Comunicación.	Dip. Clemente Castañeda Hoeflich Salvador Zamora Zamora
28	Proyecto de iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil (derechos de los pasajeros).	Sen. Pozos
29	Iniciativa que reforma el Artículo 52 y adiciona el 52 Bis de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Juan Manuel Cavazos Balderas
30	Iniciativa que reforma y adiciona los Artículos 18 Bis, 52, 52 Bis y 87 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Ivonne Aracelly Ortega Pacheco
31	Nuevo proyecto de Decreto que expide la Ley de Aeronaves pilotadas a distancia (Nueva ley).	Dip. Claudia Edith Anaya Mota
32	Dictamen con proyecto de decreto que reforma el Artículo 30 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Lorena del Carmen Alfaro García
33	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 69 y 81 de la Ley de Aeropuertos.	Dip. Alfredo Javier Rodríguez Dávila
34	Iniciativa con proyecto de Decreto que modifica la Fracción XIII del Artículo 6 y 84 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Luis Alfredo Valles Mendoza
35	Iniciativa con proyecto de Decreto que modifica diversas disposiciones del Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Alicia Guadalupe Gamboa Martínez
36	Iniciativa con proyecto de Decreto que modifica diversas disposiciones del Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Alicia Guadalupe gamboa Martínez
37	Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma diversos Artículos de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Jonadab Martínez García
38	Dictamen con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil: 2, f. IV Bis y VIII Bis, 49, 52 Bis, 62, 84, 87 f. XIII, XIV, XV, XVI, se adiciona Artículo 93, 94, 95, 96 y deroga Artículo 50.	Comisión de Transporte Cámara de Diputados
39	Iniciativa con proyecto de Decreto que adiciona el Artículo 49 Bis, y reforma los Artículos 51 y 52 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Daniel Torres Cantú
40	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman los Artículos 223 y 224 de la Ley Federal del Trabajo y adiciona el 40 Bis de la Ley de Aviación Civil.	Sen. Cristina Díaz, Félix González, Lu H. Fernández, entre otros

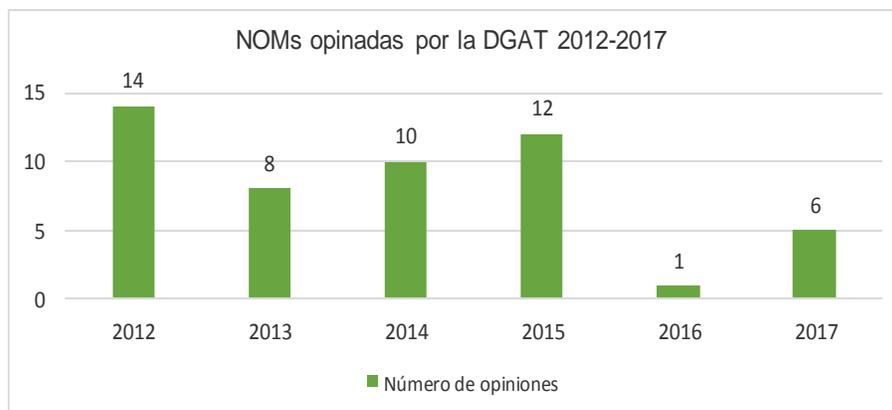
41	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman párrafos del Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Francisco Saracho Navarro
42	Proyecto de reforma a Ley de Aviación Civil.	Secretaría de Economía
43	Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil (art 1, 2 f. II Bis y XVII Bis, capítulo IV Bis "de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia".	Dip. Claudia Edith Anaya Mota
44	Dictamen con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos en materia de regulación de aeronaves pilotadas a distancia y de seguridad operacional (Expl 4254, 4802 y 4970).	Comisión de transporte en relación con la propuesta presentada por el Dip. Alfredo J. Rodríguez Dávila
45	Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma diversos Artículos de la Ley de Aviación Civil. (2, f. IV Bis, VIII Bis, 49 adicionando 11 Fracciones y Artículo 52).	Dip. Alfredo J. Rodríguez Dávila
46	Iniciativa que reforma y adiciona los Artículos 17, 48, 52, 61 y 62 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Clemente Castañeda Hoeflich
47	Iniciativa con proyecto de Decreto que adiciona el Artículo 52 Bis y reforma el artículo 84 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Jorge López Martín
48	Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma los Artículos 2, 6 y 63 y adiciona el Artículo 63 Bis de la Ley de Aeropuertos; y reforma los Artículos 5, 31 y 87 de la Ley de Aviación Civil, en materia de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos declarados saturados".	Sen. Cristina Díaz Salazar, Félix González Canto, Lucero Saldaña Pérez, Luis Humberto Fernández Fuentes, Angélica de la Peña Gómez, Marcela Torres Peimbert, Ricardo Urzúa Rivera, Luz María Beristáin Navarrete y Miguel Romo Medina.
49	Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el Artículo 17 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Mirza Flores Gómez
50	Iniciativa que adiciona el Artículo 52 Bis a la Ley de Aviación Civil.	Dip. Liborio Vidal Aguilar
51	Iniciativa que adiciona los Artículos 69 y 81 de la Ley de Aeropuertos	Dip. Jonadab Martínez García

52	Iniciativa que adiciona el Artículo 42 de la Ley de Aviación Civil.	Dip. Enrique Zamora Mollet
53	Iniciativa que reforma el Artículo 48 de la Ley de Aeropuertos	Dip. Daniel Torres Cantú, José Luis Orozco Sánchez Aldana, Lillian Zepahua García y José Lorenzo Rivera Sosa
54	Iniciativa que adiciona el Artículo 52 Bis a la Ley de Aviación Civil.	Sen. Lorena Cuéllar Cisneros,
55	Iniciativa con proyecto de Decreto se reforman y adicionan las Fracciones XII del Artículo 5o., III del Artículo 7o., III del Artículo 8o., II, V y XII del Artículo 111, V del Artículo 112 y I del Artículo 171; y se adicionan la Fracción I del Artículo 111 con la Fracción Bis, y los Artículos 111 ter, quáter y quintus de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.	Dip. Arturo Álvarez Angil
56	Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman los Artículos 5, Fracción III, 8 y 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Sen. Manuel cárdenas Fonseca
57	Iniciativa con proyecto de Decreto que adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.	Sen. Jorge Luis Lavalle Maury
58	Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el Artículo 50 y adiciona el Artículo 50 Bis a la Ley de Aviación Civil.	Sen. Yolanda de la Torre Valdez
59	Minuta con proyecto de Decreto por el que reforman la Fracción I del Artículo 10 y el segundo párrafo del Artículo 32 de la Ley de Aviación Civil.	Senado de la República en sesión de 22 de marzo de 2017
60	Dictamen de la iniciativa que modifica el Artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por la	Diputada Lluvia Flores Sonduk
61	iniciativa que reforma y adiciona los Artículos 73 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Diputados César Camacho y María Bárbara Botello Santibáñez
62.	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	Diputada Eva Florinda Cruz Molina
63.	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	Diputada Eva Florinda Cruz Molina

Normas Oficiales Mexicanas (NOMs)

La Dirección General Adjunta Técnica, como área jurídica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha opinado sobre proyectos de Normas Oficiales Mexicanas (PROY-NOM), y Normas Oficiales Mexicanas (NOM) así como en la atención y respuestas a los comentarios a dichos proyectos; ha colaborado con las Direcciones Generales Adjuntas y Direcciones y Subdirecciones de Área de la Unidad Administrativa que lo han solicitado efectuando la tramitación ante la Unidad de Asuntos Jurídicos para la publicación en el Diario Oficial de la Federación de los referidos proyectos de normas (PROY-NOM y de NOM).

Desde diciembre de 2012 a la fecha se han emitido 51 opiniones sobre PROY-NOM y NOM



Once de proyectos de las normas opinadas han sido publicadas en el DOF, y son las siguientes:

1. Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2012, Que establece el contenido del Manual General de Operaciones.
2. Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT3-2010, Que establece el uso dentro del espacio aéreo mexicano, del transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.
3. Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT3-2012, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento.
4. Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención de los servicios aéreos, así como los

requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial

5. Norma Oficial Mexicana OM-009-SCT3-2012, Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de oficinas de despacho en sus diferentes modalidades.
6. Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.
7. Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2012, Que establece el contenido del Manual de Vuelo.
8. Norma Oficial Mexicana NOM-021/3-SCT3-2010, Que establece los requerimientos que deben cumplir los estudios técnicos para las modificaciones o alteraciones que afecten el diseño original de una aeronave.
9. Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011, Que establece el uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.
10. Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT3-2012, Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).
11. Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-121-SCT3-2017, Que establece las disposiciones relativas al contrato de transporte aéreo, el talón de equipaje y el transporte de animales domésticos en las aeronaves de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, publicada en el Diario Oficial de la Federación 08 de marzo de 2018.

Gestiones Normativas

La Dirección General de Aeronáutica Civil, ha coadyuvado con organismos del Sector tales como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (en inglés "International Air Transport Association" o IATA), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (en inglés: International Civil Aviation Organization, ICAO) y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), en la elaboración de diversos proyectos normativos

De diciembre de 2012 a la fecha se han elaborado diversos proyectos normativos, dentro de los cuales destacan por importancia y trascendencia, los seis siguientes:

Proyectos Normativos elaborados de 2012 a la fecha	Resumen	Estado del Proyecto
<p>1. Circular obligatoria CO TC-01/17 “Que establece los requisitos para el registro de las políticas de compensación aplicables en caso de retrasos atribuibles a los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo de pasajeros”</p>	<p>En cumplimiento del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017, que en su artículo séptimo transitorio establece que los permisionarios o concesionarios deberán registrar las políticas de compensación señaladas en la fracción V, inciso a), del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, en un plazo de hasta 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor dicho Decreto.</p>	<p>Una vez realizadas diversas mesas de trabajo con la CANAERO para concertar los requisitos y el formato para la presentación de las referidas políticas de compensación, con fecha 25 de agosto de 2017 la Dirección General de Aeronáutica Civil realizó la publicación de la citada circular.</p>

<p>2. Circular obligatoria CO TC-02/17 “Que establece el mecanismo para informar y determinar las causas y responsabilidad por retrasos y cancelaciones de vuelos”</p>	<p>En cumplimiento del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017, que en su artículo sexto transitorio establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá implementar, en un plazo de hasta 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de dicho Decreto, un mecanismo público, eficaz y expedito que, en caso de que la salida de un vuelo se retrase o cancele, permita al pasajero conocer las causas y determine si es responsable de ellas el concesionario o permisionario.</p>	<p>Una vez realizadas diversas mesas de trabajo con la CANAERO para concertar el procedimiento para determinar las causas del retraso y cancelación de un vuelo, con fecha 25 de agosto de 2017 la Dirección General de Aeronáutica Civil realizó la publicación de la citada circular.</p>
--	--	---

Proyectos Normativos elaborados de 2012 a la fecha	Resumen	Estado del Proyecto
<p>3. Circular obligatoria CO TC-03/17 “Que establece las reglas para los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo para el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Aviación Civil en materia de derechos y obligaciones de los pasajeros”</p>	<p>En cumplimiento al artículo cuarto transitorio del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017, que otorga a los permisionarios y concesionarios del servicio de transporte aéreo comercial un plazo de 90 días hábiles, para adecuar sus procedimientos, por lo que con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones señaladas en el mismo, y brindar certeza jurídica a los concesionarios o permisionarios para que estén posibilidades de cumplir lo dispuesto por la Ley de Aviación Civil.</p>	<p>Publicada con fecha 07 de noviembre de 2017 por la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p>
<p>4. CO TC-04/17 “Que establece los lineamientos para que los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo comercial entreguen información necesaria conforme al último párrafo del artículo 84 de la Ley de Aviación Civil.”</p>	<p>Para dar a conocer los lineamientos a través de los cuales los concesionarios y/o permisionarios del servicio público de transporte aéreo comercial deberán entregar de forma mensual a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante la Secretaría), a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante DGAC), informes, bitácoras, estadísticas, reportes, índices de reclamaciones y todos aquellos datos que permitan transparentar su funcionamiento, en términos de lo dispuesto por el último párrafo del artículo 84 de la Ley de Aviación Civil.</p>	<p>Publicada el 8 de diciembre de 2017, por la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p>

Proyectos Normativos elaborados de 2012 a la fecha	Resumen	Estado del Proyecto
<p>5. Reformas a la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos.</p>	<p>El sector aeronáutico en el país ha experimentado un acelerado crecimiento en cuanto a la introducción de nuevas tecnologías y prácticas internacionales, por lo que se prevé la necesidad de incorporar disposiciones en las leyes referidas, en materia de Aeronaves Pilotadas a Distancia y seguridad operacional, que ayuden a regular los aspectos mencionados, generando con ello derechos y obligaciones para los sujetos que se encuadren en los supuestos contenidos en la reforma.</p>	<p>La minuta se encuentra pendiente de dictaminar en Cámara de Diputados para su aprobación final.</p>
<p>6 AVISO GENERAL relacionado con el artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.</p>	<p>La Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informa que con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Hidrocarburos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 2014, se materializó la derogación del artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado el 17 de febrero de 2000 en el Diario Oficial de la Federación, al oponerse sus contenidos y provisiones a las dispuestas en la Ley de Hidrocarburos</p>	<p>Se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 2018.</p>

Agencia Federal de Aviación Civil

Derivado de la Auditoría IASA – FAA “International Aviation Safety Assessment Program” (IASA) “Federal Aviation Administration” (FAA) se sugirió la creación de un ente regulador del sector aeronáutico civil con autoridad técnica y de supervisión con mayor autonomía administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En 2012 se iniciaron los trabajos para la creación de la Agencia Federal de Aviación Civil, a efecto de llevar a cabo de manera más eficiente la vigilancia en materia aeronáutica, así como la recaudación y control del cobro de los derechos, productos y aprovechamientos de los servicios que proporciona con lo que se potencializará la generación de ingresos disminuyendo las transferencias presupuestales realizadas por la Federación, como se muestra en el siguiente cuadro:

Proyectos normativos elaborados	Estado
<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil. 2. Decreto por el que se adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 3. Acuerdo por el que se reforma la fracción III del artículo único del Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las unidades administrativas, órganos administrativos desconcentrados y centros SCT correspondientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicado el 3 de marzo de 2009 y reformado mediante acuerdos publicados el 28 de diciembre de 2011, 3 de julio de 2015 y 18 de agosto de 2016. 	<p>Se continúan realizando las gestiones con la Procuraduría Fiscal de la Federación para la emisión del Dictamen de Impacto Presupuestario, para posteriormente continuar con los trámites ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal.</p>

Convenios

De diciembre de 2012 a la fecha la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha suscrito diversos convenios, arreglos especiales y memorándums, a efecto de fortalecer la industria aeronáutica, dentro de los cuales destacan los siguientes tres:

Nombre	Fecha de suscripción	Objetivo
<p>Memorándum de entendimiento que suscriben la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y la International Air Transport Association.</p>	<p>08 de junio de 2015.</p>	<p>Establecer formas cooperación entre los participantes, asesoría técnica y operacional en la construcción y diseño del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, así como para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y principalmente establece que la International Air Transport Association brindará apoyo y asistencia a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para diseñar propuestas de mejora y actualización a los procesos de asignación y administración de slots en los aeropuertos mexicanos.</p>
<p>Arreglo Especial para actividades de Gestión y Certificados, de conformidad con el Acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Administración Federal de la Aviación de los Estados Unidos de América.</p>	<p>06 de abril de 2015.</p>	<p>El propósito del mismo es definir el mecanismo mediante el cual las partes evaluarán como el Titular de una Aprobación de Producción estadounidense controla a sus proveedores ubicados en México, así como, evaluarán como el Titular de una Aprobación de Producción mexicano controlara a sus proveedores ubicados en los Estados Unidos de América.</p>
<p>Convenio Marco de Coordinación y Colaboración en Materia de Protección Civil, celebrado entre la Dirección General de Aeronáutica Civil y Cámara Nacional de Aerotransportes.</p>	<p>03 de junio de 2016.</p>	<p>El objeto del convenio de mérito es establecer las bases conforme a las cuales la Dirección General de Aeronáutica Civil, y la Cámara Nacional de Aerotransportes, unirán esfuerzos para el desarrollo de acciones tendientes a optimizar el desempeño de acciones coordinadas en materia de protección civil.</p>

Asuntos normativos relacionados con aeropuertos

Asunto	Comentarios
1. Proceso de desincorporación y solicitud de donación a favor del Municipio de Uruapan, estado de Michoacán, de una fracción de terreno de 20.721.93 m2, localizada en el Aeropuerto Internacional de Uruapan, "Hermanos Flores Magón", para el proyecto denominado "Par vial el Jazmín."	Mediante oficio 4.1.3.-1573 de 28 de mayo de 2018 se emitió opinión a la Dirección General de Recursos Materiales de la SCT, en el que se precisó lo siguiente: <i>"En el caso en concreto, esta unidad administrativa no tiene inconveniente con la citada puesta en disposición de la superficie en cuestión, a reserva de que esa Dirección General de Recursos Materiales corrobore con ASA, si la superficie solicitada (i) queda comprendida dentro de los Decretos expropiatorios anteriormente señalados, (ii) los planes de expansión del aeropuerto, y en su caso, (iii) considerar la no afectación de la zona de protección del aeropuerto actual o futura (...)."</i>
2. Cambio de denominación del Aeropuerto Internacional "Playa de Oro" a "Aeropuerto Internacional de Manzanillo- Costa Alegre."	A la fecha se envió el expediente a la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, a fin de que continúe los trámites ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal.
3. Proyecto "Ampliación de la Capacidad del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, Jalisco".	Mediante las gestiones correspondientes, sean incorporadas a la poligonal una superficie de 370-00-00 hectáreas, distribuidas en VI polígonos, que formarán parte de la infraestructura que requiere el Aeropuerto de Guadalajara.

Acciones administrativas

Transferencias.

	EJERCICIO													
	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD
TOTAL:	283	745,300	367	6,054,291	1	31,849	SIN MOVIMIENTO							

ANEXO VI.3

Bajas de Activo.

	EJERCICIO													
	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD
TOTAL:	347	888,347	1,158	2,459,435	353	4,032,533	SIN MOVIMIENTO							

ANEXO VI.4

Bajas de Bienes de Consumo.

		EJERCICIO													
		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD
TOTAL:		SIN MOVIMIENTO	SIN MOVIMIENTO	1,232	546,333	SIN MOVIMIENTO									

ANEXO VI.5

Inventario de Bienes.

		EJERCICIO													
		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD	BIENES	CANTIDAD
TOTAL:		6,908	280,313,775	7,043	311,180,316	7,794	320,023,863	7,710	317,746,320	7,976	317,746,320	7,976	317,746,320	7,976	317,746,320

Archivo de Trámite.

Derivado de la reestructuración archivística en la administración pública federal, la DGAC es capacitada entre los años 2008 y 2009 en materia de archivo de trámite, e inicia las labores en el mismo ejercicio 2009, presentando los siguientes resultados:

Número	Ejercicios	* Transferencia	Expedientes Transferidos	Cajas	Peso	** Expedientes Registrados en SICCA	Bajas Documentales	En proceso de baja	*** Bajas de papel de trabajo	Pesos	Notas
1	2008-2012	50	278	386	6,233	1,418	2	0	12	1,836	
Totales		50	278	386	6233	1418	2	0	12	1836	

Esta labor, genera su mayor resultado, al alcanzar a finales de 2015, el segundo lugar a nivel secretaria, en el rubro de transferencias documentales tramitadas ante el archivo de concentración. Observando una constante actividad en los 2 años posteriores.

Numero	Ejercicio	Transferencia	Expedientes Transferidos	Cajas	Peso	Expedientes Registrados en SICCA	Bajas Documentales	En Proceso de Baja	Bajas de Papel de Trabajo	Pesos
1	2009							1		
2	2010						2	11		
3	2011						9	24		
4	2012	3	230	30	675	230	0	4	9	3,033
5	2013	2	166	22	430	166	0	2	1	204
6	2014	10	1,009	88	1,755	1,009	1	6	3	323
7	2015	23	1,865	178	3,136	1,865	0	11	2	204
8	2016	11	821	129	2,288	821	0	11	4	1,870
9	2017	14	2,819	157	2,782	9,474	0	14	0	0
10	2018	0	0	0	0	853	0	0	3	2,725
Totales		63	6910	604	11066	14418	12	84	22	8,359

* Al cumplir su plazo de trámite, las transferencias documentales, se envían al archivo de concentración, para cumplir su plazo de conservación, hasta su baja, cumplimiento los lineamientos de mantenimiento y conservación de archivos, ley de archivos y su reglamento.

** Los expedientes son registrados en el sistema automatizado a efecto de hacerlos accesibles, de conformidad a la ley de archivos, ley federal y general de transparencia y sus reglamentos.

*** Papel que carece de valor administrativo, legal, contable o histórico, conforme al decreto de donación a título gratuito a la comisión nacional de libros de texto gratuito.

Base de Datos de Radiocomunicación AT&T 2018 (Nextel).

Con objeto de mantener una comunicación eficiente, oportuna y de calidad entre el personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el buen desarrollo de sus actividades, se tiene contratado el servicio de telefonía celular y de radiocomunicación con el proveedor Comunicaciones Nextel de México, S.A. de C.V. (Nextel), relacionando en la siguiente tabla a todos los empleados que a la fecha cuentan con dicho servicio.

Estos equipos están distribuidos en la Oficina Central, así como en las seis Comandancias Regionales y Comandancia General. Es atribución y responsabilidad de ejercer la autoridad en los aeropuertos a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tiene como principal objetivo, asegurar que el transporte aéreo, participe en el proceso de crecimiento sostenido y sustentable. Los equipos de radiocomunicación representan una herramienta de gran utilidad para tener una mejor comunicación con los equipos de trabajo al efectuar las tareas asignadas a esta Dirección General de Aeronáutica Civil.

N°	NUMERO DE CELULAR	NUMERO DE ID	USUARIO	PUESTO	NIVEL
1	5546121030	52*54969*62	FERNANDO LLANOS GUTIERREZ	DIRECTOR DE AREA	MA01
2	5546120731	52*54969*59	JOSE JUAN RESENDIZ CARRILLO	JEFE DE DEPTO	OA01
3	5546120667	52*54969*60	DIRECTOR GENERAL	DIRECTOR GENERAL	KC002
4	5546120818	52*54969*61	JORGE ROMERO GARCIA	DIRECTOR GENENERAL ADJUNTO	L1101
5	5546121226	52*54969*68	MARICRUZ HERNANDEZ GARCIA	DIRECTORA DE AREA	MA01
6	5546121249	52*54969*83	GABRIELA PAZ CASTILLO	JEFA DE DEPTO	OA01
7	5546040113	52*54969*85	MIGUEL ANGEL OCAMPO CORNEJO	DIRECTOR DE AREA	MA01
8	5546121423	52*54969*86	MARIANA GONZALEZ	DIRECTORA DE AREA	MA01
9	5546121261	52*54969*80	FERNANDO LLANOS GUTIERREZ	DIRECTOR DE AREA	MA01
10	5546068493	52*54969*84	LUIS GERMAN GERALDO GARCIA	DIRECTOR DE AREA	OA01
11	5546028342	52*54969*88	G. MARIANA GONZALEZ ROSAS	DIRECTORA DE AREA	MA01
12	5546020839	52*54969*89	FERNANDO LLANOS GUTIERREZ	DIRECTOR DE AREA	MA01
13	5546025569	52*54969*91	ALEJANDRO RENE GARCIA PASCUAL	SUBDIRECTOR DE AREA	OA01
14	5546020647	52*54969*92	OSCAR GUTIERREZ BRISEÑO	DIRECTOR DE AREA	MA01
15	5546027622	52*54969*94	PABLO CARRANZA PLATA	DIRECTOR GENENERAL ADJUNTO	L1101
16	5546024090	52*54969*95	SERGIO ANTONIO ARAUJO OROZCO	JEFE DE DEPTO	OA01
17	5546027623	52*54969*96	FELIPE DE JESUS CASTILLO REYES	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
18	5546026402	52*54969*99	JESUS URRIETA TEJO	ENLACE	PA02
19	5543265228	52*54969*44	LIZBETH LABASTIDA SANCHEZ	SUBDIRECTORA DE AREA	NA01
20	5545984677	52*54969*102	HUGO LÓPEZ CASTRO	JEFE DE DEPTO	OA01
21	5546121991	52*54969*7	CARLOS ANGEL ROCHA JIMENEZ	ENLACE	PA02
22	5546122182	52*54969*6	HECTOR REYNOSO RAMIREZ	JEFE DE DEPTO	OA01
23	5546121610	52*54969*63	OSCAR GUTIERREZ BRISEÑO	ENLACE	PA02
24	5546121704	52*54969*65	FRANCISCO QUIROZ PULIDO	DIRECTOR DE AREA	MA01
25	5546121387	52*54969*3	JESUS ROJAS FLORES	ENLACE	PQ3
26	5546075827	52*54969*19	FRANCISCO TRUJILLO HERNÁNDEZ	ENLACE	PA02
27	5546052859	52*54969*20	ORALIA GARCIA BAUTISTA	PROFESIONAL EJECUTIVO	CF11
28	5546036457	52*54969*21	RICARDO DE LA ROSA PUENTE	ENLACE	PA02
29	5546095505	52*54969*27	JONATHAN CORREO LOPEZ	ENLACE	PA02
30	5546086206	52*54969*28	ALBERTO ARMANDO OLIVAN ARROYO	ENLACE	PA02

N°	NUMERO DE CELULAR	NUMERO DE ID	USUARIO	PUESTO	NIVEL
31	5546124291	52*54969*29	ROSA RAMÍREZ MEJORADA	ENLACE	PQ3
32	5546124261	52*54969*30	CARLOS ANGEL ROCHA JIMENEZ	ENLACE	PA02
33	5546064778	52*54969*32	EMMANUEL ISRAEL FUENTES BONILLA	ENLACE	PA02
34	5546124552	52*54969*33	TELESFORO TOVAR GRANADOS	ENLACE	PA02
36	5546110573	52*54969*36	JOSUE ANTONIO BALLINAS ROMAN	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
37	5546123355	52*54969*37	JOSE ANTONIO CRUZ LIZARRAGA	JEFE DE DEPTO	OA01
38	5546123359	52*54969*38	ALEJANDRO HERNANDEZ IBARRA	ENLACE	PQ3
39	5546075176	52*54969*40	ALEJANDRO RENE GARCIA PASCUAL	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
40	5546120936	52*54969*41	HILDA JIMENEZ BUSTAMANTE	INSPECTOR	PA02
41	5546032079	52*54969*42	MARISELA MANDUJANO QUINTOS	EJECUTIVO DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS	PA02
42	5546124184	52*54969*43	EDUARDO DOMINGUEZ SANJUAN	PROFESIONAL EJECUTIVO	CF11
43	5546037677	52*54969*45	FERNANDO LLANOS GUTIERREZ	DIRECTOR DE AREA	MA01
44	5546037678	52*54969*46	JONATHAN CRUZ GONZALEZ	ENLACE	PA02
45	5546120949	52*54969*47	EDUARDO MARTINEZ GALVAN	ENLACE	PA02
46	5546110877	52*54969*48	JOSE TORALES SUASTES	JEFE DE DEPTO	OA01
47	5546076906	52*54969*50	JUAN ALBERTO ALVARADO SANCHEZ	ENLACE	PQ3
48	5546121585	52*54969*51	ALBERTO ARMANDO OLIVAN ARROYO	ENLACE	PQ3
49	5546062461	52*54969*52	JOSE LUIS LOPEZ SEVILLA	ENLACE	PQ3
50	5546074759	52*54969*39	CARLOS ROCHA JIMÉNEZ	ENLACE	PA02
51	5546122202	52*54969*8	OSCAR JORGE GUTIERREZ BRISEÑO	ENLACE	PA02
52	5546052190	52*54969*31	OSCAR JORGE GUTIERREZ BRISEÑO	ENLACE	PA02
53	5546085877	52*54969*34	JORGE LUIS URBINA SANCHEZ	ENLACE	PA02
54	5546120823	52*54969*64	FELIPE DE JESUS CASTILLO REYES	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
55	5546020633	52*54969*87	HECTOR REYNOSO RAMIREZ	JEFE DE DEPTO	OA01
56	5546028160	52*54969*93	ALEJANDRO RENE GARCIA PASCUAL	JEFE DE DEPTO	OA01
57	5546028073	52*54969*100	AMAURI VARGAS CABAZAS	JEFE DE DEPTO	OA01
58	5546027620	52*54969*101	RICARDO MAURICIO SANCHEZ VIZCAYA	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
59	5546020953	52*54969*90	MANUEL BAÑUELOS BAUTISTA	JEFE DE DEPTO	OA01
60	5546120921	52*54969*58	JOSE DE JESUS OROZCO ZEPEDA	ENLACE	PQ3
61	5546111519	52*54969*67	DANIEL RAMÍREZ MURILLO	DIRECTOR DE AREA	MA01
62	5546124219	52*54969*22	DELFINO ZAMORA VILLASEÑOR	DIRECTOR DE AREA	MA01
63	5546121260	52*54969*53	DELFINO ZAMORA VILLASEÑOR	DIRECTOR DE AREA	MA01
64	5546121942	52*54969*57	JAIME BECERRA GONZÁLEZ	JEFE DE DEPTO	OA01
65	5545983443	52*54969*105	MARCOS A. HERNANDEZ GARCIA	ENLACE	PA02
66	5545984864	52*54969*103	FRANCISCO OROPEZA JIMENEZ	JEFE DE DEPTO	OA01
67	5546121112	52*54969*66	JOSE A. CONSTANTINO TERCERO	DIRECTOR DE AREA	MA01
68	5546024467	52*54969*98	JESUS MORENO BAUTISTA	DIRECTOR DE AREA	MA01
69	5545982111	52*54969*106	ROGELIO BRIGIDO MARTÍNEZ	ENLACE	PA02
70	5546020776	52*54969*97	SERGIO ANTONIO ARAUJO OROZCO	JEFE DE DEPTO	OA01
71	5545982770	52*54969*104	HUGO LÓPEZ CASTRO	JEFE DE DEPTO	OA01
72	6643972240	152*166910*2	MARCO ANTONIO SANTILLAN PATIÑO	JEFE DE DEPTO	OA01
73	6643972239	152*166910*1	MARCO ANTONIO SANTILLAN PATIÑO	JEFE DE DEPTO	OA01
74	5546121115	52*54969*71	ADELAIDO TORRES CARRIZALES	PROFESIONAL EJECUTIVO	CF11
75	5546121813	52*54969*72	JOSE MARIO CHAVEZ GAONA	JEFE DE DEPTO	OA01
76	5546122087	52*54969*70	JOSE MARIO CHAVEZ GAONA	JEFE DE DEPTO	OA01
77	5546121907	52*54969*69	CONRADO MACIAS VAZQUEZ	SUBDIRECTOR DE AREA	NA01
78	5546124108	52*54969*25	RAMON GONZALEZ CASTELLON	JEFE DE DEPTO	OA01
79	5546120990	52*54969*9	RAMON GONZALEZ CASTELLON	JEFE DE DEPTO	OA01
80	5546124356	52*54969*23	RAMON GONZALEZ CASTELLON	JEFE DE DEPTO	OA01
81	5546037413	52*54969*24	RAMON GONZALEZ CASTELLON	JEFE DE DEPTO	OA01
82	5546120894	52*54969*1	JOSE LUIS SALAZAR VAZQUEZ	JEFE DE DEPTO	OA01
83	5546122171	52*54969*2	JOSE LUIS SALAZAR VAZQUEZ	JEFE DE DEPTO	OA01

N°	NUMERO DE CELULAR	NUMERO DE ID	USUARIO	PUESTO	NIVEL
84	5546116106	52*54969*4	VICTOR FERNANDO DAVALOS IGLESIAS	ENLACE	PA02
85	5546120846	52*54969*5	JOSE CUAHUTEMOC RIVERA PEREZ	JEFE DE DEPTO	OA01
86	5546123439	52*54969*49	DELIA VIVEROS MARTINEZ	ENLACE	PA02
87	5546123791	52*54969*26	JUAN LOBATO ROSADO	ENLACE	PA02
88	5546080425	52*54969*54	MARCO ANTONIO SALAS MORALES	ENLACE	PA02
89	5546121195	52*54969*75	DELIA MANUELA VIVEROS MARTINEZ	ENLACE	PA02
90	5546120995	52*54969*14	ELI MARTINEZ OTAÑES	ENLACE	PA02
91	5546120979	52*54969*13	ADAN MARTINEZ REYES	JEFE DE DEPTO	OA01
92	5546120878	52*54969*74	JOSE ANTONIO ALEMAN ROJAS	ENLACE	PA02
93	5546120978	52*54969*10	HECTOR SALCEDO DE LA MORA	JEFE DE DEPTO	OA01
94	5546123192	52*54969*17	CLAUDIO OMAR ALEJANDRO SANCHEZ TREJO	ENLACE	PA02
95	5546109418	52*54969*18	GAUDENCIO GARCIA SANCHEZ	ENLACE	PA02
96	5546020996	52*54969*15	DAVID SANTILLAN VENEGAS	ENLACE	PQ3
97	5546123650	52*54969*16	RENE JUSTO CORTES	ENLACE	PQ2
98	5546121021	52*54969*73	AMAURI VARGAS CABAZAS	JEFE DE DEPTO	OA01
99	5546121808	52*54969*11	RAFAEL CUAHUTEMOC ALARCON	JEFE DE DEPTO	OA01
100	5546121324	52*54969*12	RAFAEL CUAHUTEMOC ALARCON	JEFE DE DEPTO	OA01
101	5563016070	52*251135*19	NASHELI CARRILLO HERNANDEZ	PROFESIONAL EJECUTIVO	CF11

Base de Datos de Radiocomunicación AT&T 2018 (Nextel).
No hay cambios al 31 de Julio 2018

Equipo de Cómputo 2012 – 2108.

En relación con el equipo de Tecnología de la Información y Comunicaciones para que el personal de la DGAC desarrolle sus labores con calidad y de forma oportuna, a continuación, se detallan los equipos, tanto propios como arrendados, que han pertenecido a la DGAC desde el ejercicio fiscal 2012 a la fecha.

Descripción	Ejercicio Fiscal 2012			Ejercicio Fiscal 2013			Ejercicio Fiscal 2014		
	Propiedad de la SCT	Equipos Arrendados	Total	Propiedad de la SCT	Equipos Arrendados	Total	Propiedad de la SCT	Equipos Arrendados	Total
Computadoras de Escritorio	675	95	770	675	95	770	675	105	780
Computadoras Portátiles	32	50	82	32	50	82	32	50	82
Impresoras Laser B/N	67		67	67		67	68	6	74
Impresoras Laser Color	10	1	11	10	1	11	10	1	11
ImpresorasCodigo de Barras		1	1		1	1		1	1
Camara Digital	17	4	21	17	4	21	17	4	21
Camara de Video	3	6	9	3	6	9	3	6	9
UPS	571	3	574	571	3	574	571	3	574
Scanner	51	1	52	51	1	52	51	3	54
Proyector	12	1	13	12	1	13	12	1	13
Plotter	1		1	1		1	1		1
LectorCodigo de Barras	1	1	2	1	1	2	1	1	2
Pantalla para Proyector	1	1	2	1	1	2	1	1	2

Descripción	Ejercicio Fiscal 2015			Ejercicio Fiscal 2016				Ejercicio Fiscal 2017			
	Propiedad de la SCT	Equipos Arrendados	Total	Propiedad de la SCT	*Proceso de Donación	Arrendadas	Total	Propiedad SCT	*Proceso de Donación	Arrendadas	Total
Computadoras de Escritorio	675	105	780	675	105	41	821	675	105	244	1,024
Computadoras Portátiles	32	50	82	32	50	29	111	32	50	94	176
Terminales						2	2			2	2
Impresoras Laser B/N	68	6	74	68	6	2	76	68	6	2	76
Impresoras Laser Color	10	1	11	10	1		11	10	1	1	12
Impresoras Código de Barras		1	1		1		1		1		1
Camara Digital	17	4	21	17	4		21	17	4	17	38
Camara de Video	3	6	9	3	6		9	3	6	1	10
UPS	571	3	574	571	3	2	576	571	3	6	580
Scanner	51	3	54	51	3	2	56	51	3	21	75
Proyector	12	1	13	12	1	1	14	12	1	9	22
Plotter	1		1	1			1	1			1
Lector Código de Barras	1	1	2	1	1		2	1	1		2
Pantalla para Proyector	1	1	2	1	1	1	3	1	1	3	5
Pizarrón Electrónico						1	1			1	1
Sensor de huella p / control de asistencia								7		1	8

Ejercicio Fiscal 2018				
Descripción	Propiedad SCT	*Proceso de Donación	Arrendadas	Total
Computadoras de Escritorio	695	105	251	1051
Computadoras Portátiles	32	50	94	176
Terminales	0	0	2	2
Impresoras Láser B/N	68	6	2	76
Impresoras Láser Color	10	1	1	12
Impresoras Código de Barras	0	1	0	1
Cámara Digital	17	4	17	38
Cámara de Video	3	6	1	10
UPS	571	3	6	580
Scanner	51	3	21	75
Proyector	12	1	9	22
Plotter	1	0	0	1
Lector Código de Barras	1	1	0	2
Pantalla para Proyector	1	1	3	5
Pizarrón Electrónico	0	0	1	1
Sensor de huella p / control de asistencia	7	0	1	8

* El equipo era arrendado por la empresa CEPRA desde 2011 y se encuentra en proceso de donación por parte de la empresa antes mencionada a la SCT.

El equipo de cómputo y periféricos a los que se hace referencia en el documento forman parte de un contrato que ya no está vigente finalizo en 2011 (CONTRATO CAT 2007- 2011), fue concretado entre la SCT y la empresa CEPRA. S.A.

Al finalizar el contrato dicha empresa dejo el equipo de cómputo como donación a la SCT en todas las unidades que la conforman, cabe señalar que el equipo antes mencionado, aun no es propiedad de la SCT- DGAC.

Acciones operativas.

Comisión de Ahorro de Energía CST.

En enero de 2012 se establece el Protocolo de Actividades para la Implementación de Acciones de Eficiencia Energética en Inmuebles, Flotas Vehiculares e Instalaciones de la Administración Pública Federal. Realizándose en los años 2012 y 2013 la recopilación de información y estudio en los inmuebles y flotas vehiculares en materia de consumo energético y de combustibles; en 2014 comienza la medición trimestral de los mismos detectándose incrementos y sus causales, esto derivó en la implementación de tecnología nueva en iluminación y trabajos de sustitución o cancelación de cableado. En materia de combustible se optimizaron las rutas y el uso de la flota vehicular viéndose reflejado disminución y ahorro de los consumos en los años 2016 y 2017.

RPU	NOMBRE	DOMICILIO	POBLACIÓN	DEMA. Cont.KW	TFA.	PERIODO DESDE	PERIODO HASTA	CONSUMO kwh	DEMANDA kw	REACTIVOS kVARh	F.P.	F.C.	ENERGIA \$	I.V.A \$	D.A.P. \$	OTROS \$	TOTAL			
147000108317	S.C.T.*CENTRO ADIESTRAMIENTO D	AV.HANGARES 235 COL.FEDERAL,D.	CDMX	150	03	07/12/2017	ENE 09/01/2018	2280	12	3.000	0.9878		8,669.76	1,387.16	0.00	0.08	\$10,057.00			
						09/01/2018	FEB 09/02/2018	480	12	0	0.9999	53	1838.79	294.2	0.00	0.01	\$2,133.00			
						09/02/2018	MAR 12/03/2018	480	12	0	0.9999	309	1838.79	294.2	0.00	-0.52	\$2,133.00			
						12/03/2018	ABR 12/04/2018	2640	12	2	0.9959	295	6907	1105.12	0.00	-0.12	\$8,012.00			
						12/04/2018	MAY 10/05/2018	2640	9	3	0.9908	327	7739.63	1238.34	0.00	0.03	\$8,978.00			
						10/05/2018	JUN 11/06/2018	2760	8	4	0.9852	299	7989.75	1278.36	0.00	-0.11	\$9,268.00			
						11/06/2018	JUL 11/07/2018	3000	9	3	0.9929	347	9,325.12	1,492.01	0.00	-0.13	\$10,817.00			
						11/07/2018	AGO 09/08/2018						9,077.62	1,452.41			\$10,530.00			
																		TOTAL:	\$61,928.00	
						147800902411	SCT D GP*LAB DE DIAGNOSTICO	AV HANGARES 235 AEROPUERTO INT	CDMX	140	63	07/12/2017	ENE 09/01/2018	9360	43	0	0.9999		20,527.52	3,284.40
09/01/2018	FEB 09/02/2018	13200	33	0	0.9999							274	19679.11	3148.65	0.00	-0.76	\$22,827.00			
09/02/2018	MAR 12/03/2018	13200	43	0	0.9999							274	19679.11	3148.65	0.00	0.62	\$20,429.00			
12/03/2018	ABR 12/04/2018	11280	43	19	0.9999							274	19314.28	3090.28	0.00	-0.56	\$22,404.00			
12/04/2018	MAY 10/05/2018	10560	43	0	0.9999							274	19182.91	3069.26	0.00	0.83	\$22,253.00			
10/05/2018	JUN 11/06/2018	12240	29	1	0.9999							274	23882.48	3821.19	0.00	-0.67	\$27,703.00			
11/06/2018	JUL 11/07/2018	12720	43	0	0.9999							274	27,517.65	4,402.82	0.00	0.53	\$31,921.00			
11/07/2018	AGO 09/08/2018												25,113.27	4,018.12			\$29,131.00			
																		TOTAL:	\$200,480.00	
195100800743	SCT	BLVD ADOLFO LOPEZ MATEOS 1990	CDMX	696	73							31/12/2017	ENE 31/01/2018	145927	542	36234	0.9705		228,580.18	36,572.82
						31/01/2018	FEB 28/02/2018	134125	598	29927	0.9760		215,718.19	34514.91	0.00	-0.10	\$250,233.00			
						28/02/2018	MAR 31/03/2018	151973	630	33881	0.9760	324	261,556.87	41849.09	0.00	0.04	\$303,406.00			
						31/03/2018	ABR 30/04/2018	161039	313	44875	0.9633	320	281,394.62	45023.13	0.00	0.25	\$326,418.00			
						30/04/2018	MAY 31/05/2018	158511	168	38099	0.9723	327	263,168.93	42107.02	0.00	0.05	\$305,276.00			
						31/05/2018	JUN 30/06/2018	149645	167	37972	0.9693	313	272,110.95	43537.75	0.00	-0.70	\$315,648.00			
						30/06/2018	JUL 31/07/2018	151180	179	38809	0.9686	348	308,370.69	49,339.31	0.00	0	\$357,710.00			
							AGO													
																			TOTAL:	\$2,087,600.00
						986140302247	SCT DGAC	HANGAR 8 ZONA C TERMINAL2 AICM	CDMX	151	73	31/12/2017	ENE 31/01/2018	3369	18	529.000	0.9879		5,784.56	925.52
31/01/2018	FEB 28/02/2018	3067	12	419.000	0.9908								5,663.06	906.08	0.00	-0.14	\$6,569.00			
28/02/2018	MAR 31/03/2018	3470	16	738.000	0.9781							291	6,697.58	1,071.61	0.00	-0.19	\$7,769.00			
31/03/2018	ABR 30/04/2018	3255	11	454.000	0.9904							323	6,055.55	968.88	0.00	-0.43	\$7,024.00			
30/04/2018	MAY 31/05/2018	3652	8	516.000	0.9902							288	7,713.63	1,234.18	0.00	0.19	\$8,948.00			
31/05/2018	JUN 30/06/2018	3627	9	508.000	0.9903							314	8,567.99	1,370.87	0.00	0.14	\$9,939.00			
30/06/2018	JUL 31/07/2018	3493	8	445	0.9920							361	8,935.71	1,429.71	0	-0.42	\$10,365.00			
	AGO																			
																			TOTAL:	\$55,673.00

Inmuebles.

Al cierre del mes de julio de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con seis inmuebles para su operación y funcionamiento en la Ciudad de México, de los cuales solo uno, el localizado en periférico sur, es propiedad de la Dependencia, mientras que los otros cinco están funcionando en la modalidad de “comodato”. Es importante mencionar que el inmueble perteneciente a esta DGAC inicio operaciones a partir del mes de septiembre del 2012 siendo esta su sede en donde se encuentran las oficinas principales de la Institución.

Nombre del Inmueble	Características	Dirección	Terreno M2	Construcción M2	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Notas
EDIFICIO SEDE	PROPIO	PERIFERICO SUR 1990, LOS ALPES, 01010, ALVARO OBREGON	1944	5200	INICIA OPERACIONES 04-09-2012						
FAM	COMODATO	FUERZA AEREA MEXICANA 235, AICM, 15700, VENUSTIANO CARRANZA	3000	1500							
CIAAC	COMODATO	BOULEVARD PUERTO AEREO 161, FEDERAL, 15700, VENUSTIANO CARRANZA	3,000	1,500							
TERMINAL I	COMODATO	SALA C, MEZZANINE 42, TERMINAL I AICM, 15820, VENUSTIANO CARRANZA	500	500							
TERMINAL II	COMODATO	MEZZANINE 30 EDIFICIO DE SERVICIOS, TERMINAL II, 15820, VENUSTIANO CARRANZA	300	300							
HANGAR SCT	COMODATO	ZONA C, HANGAR 8, AICM, VENUSTIANO CARRANZA	1,800	1,200	CONCLUYE REMODELACION						

En septiembre de 2012, la DGAC cambia de domicilio, así mismo se entregan las obras de remodelación de las instalaciones del Hangar No. 8.

Parque Vehicular.

Derivado de la necesidad de actualizar el parque vehicular asignado a las dos Comandancias ubicadas en el AICM que por normatividad solo pueden tener 10 años de vida útil en el año 2013 se realizó el cambio de las 10 unidades más 5 vehículos que por su antigüedad ya no era viable su mantenimiento y uso, así mismo se realizó la entrega de 7 vehículos para darse de baja y así obtener vehículos arrendados; en 2017 y 2018 estos fueron reducidos a 5.

Numero	Ejercicio	Numero de Vehiculos	Trasposos DGAC-DGRM	Trasposos DGRM-DGAC	Vehiculos Arrendados	Siniestros por Robo Indemnizados	Vehiculos Indemnizados	Total
1	2012	54	0	1				55
2	2013	55	15	10	7			57
3	2014	49			7	1	1	56
4	2015	49			7			56
5	2016	49			7			56
6	2017	49			5			54
7	2018	49	0	0	5	0	0	54

Presea del Capitán Piloto Aviador “Emilio Carranza”.

La Dirección General de Aeronáutica Civil anualmente debe realizar el evento cívico conmemorativo denominado Conmemoración Emilio Carranza, en cuyo marco otorga reconocimientos a pilotos aviadores y personal técnico aeronáutico civil y militar que ha destacado en el ámbito de la aviación, esto a efecto de dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 27 de diciembre de 1949 (Decreto que crea la condecoración “Emilio Carranza”).

Cabe hacer mención que se han celebrado este importante ceremonial, en sus ediciones 62 en el año 2013, que correspondió a la Promoción 2012, la 63 en el año 2014, que correspondió a la Promoción 2013, la 64 en el año 2015, que correspondió a la Promoción 2014 y la 65 en el año 2017, que correspondió a la Promoción 2015 y Promoción 2016, en la cual se entregaron Medallas y Diplomas en la siguiente forma.

Convocatoria	Condecorados	Año de Imposición
Promoción 2012	223	2013
Promoción 2013	160	2014
Promoción 2014	198	2017
Promoción 2015	92	2017

Como dato sobre saliente en la Promoción 2014, celebrada en el 2017 le fue impuesta por Primera vez la condecoración en Activo al General de División Piloto Aviador Diplomado de Estado Mayor Aéreo Carlos Antonio Rodríguez Munguía, Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana por Méritos Especiales de servicios meritorios y engrandecimiento de la aviación nacional, en su grado máximo que consta de Cruz de Malta, Placa Insignia con 5 estrellas y Cruz.

Comité de Medio Ambiente para la Aviación.

El Comité de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable coordinado por esta DGAC, ha sido creado para atender los temas referentes al desarrollo sustentable de la aviación civil nacional e internacional, con la finalidad de establecer y desarrollar el “Plan de acción del estado Mexicano para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de la aviación civil”.

Los temas más relevantes que han sido considerados en el Plan son:

- 1. Plan de Acción.** - En su última actualización (2015-2018) se establece como objetivo: Lograr una mejora media anual del 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050.
- 2. Control de los reportes de emisiones.** - Los reportes referentes a la emisión de CO₂ producido por las aeronaves que operan los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, deben ser entregados a DGAC, con el fin de mantener un control estadístico que permita contabilizar las emisiones y establecer las estrategias para alcanzar los objetivos planteados en el Plan de Acción.
- 3. Emisiones de ruido.** - Involucra la elaboración de estudios referentes a las huellas de ruido entorno a los aeropuertos y su impacto en zonas urbanas y al medio ambiente.
- 4. Esquema Global de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM).** - Esquema que se encuentra desarrollando la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El 7 y 8 de abril del 2016 se celebró la segunda ronda de Diálogos de la Aviación Mundial Sobre Medidas Basadas en el Mercado (GLADs), siendo el estado mexicano el anfitrión del evento a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En este evento se intercambiaron propuestas sobre la mejor forma de establecer un GMBM para la aviación, dando la pauta a el establecimiento del esquema actualmente definido como el “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional” (CORSIA por sus siglas en Inglés), en el que México participará de forma voluntaria en la fase piloto en el 2021.

Logros alcanzados (diciembre de 2012 a julio 2018).

El 29 de junio de 2012 se publicó el “Plan de acción para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero resultado de la aviación civil internacional” establecido por el estado Mexicano, en el cual se estableció reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por las aeronaves, principalmente de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) resultantes del consumo de combustibles en el mediano plazo a 2020, pretendiendo mejorar la eficiencia del consumo de combustible en 1.8 % promedio anual, equivalente a 362,000 toneladas de CO₂, sin considerar el impacto del uso de los biocombustibles en la aviación. Este Plan de Acción fue presentado ante OACI ese mismo año, contando con su aceptación.

El 12 de octubre de 2015, se emitió el “Plan de Acción para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil mexicana”, el cual reemplazo al “Plan de acción para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero resultado de la aviación civil internacional” del 2012. Esta revisión propone un objetivo más ambicioso al plan anterior, estableciendo como meta la mejora en la eficiencia en el consumo de combustible del 2.2 % promedio anual a 2020, crecimiento neutro a partir del 2020 y reducción del 50% de emisiones de CO₂ para 2050 respecto al 2010. Lo anterior mediante la implementación de 5 líneas de acción:

- **Adopción de tecnologías relacionadas con mejoras en el performance de las aeronaves**, que incluye la readaptación y mejora en las aeronaves existentes, la compra de nuevos aviones y cumplimiento de normas más ambiciosas.
- **Implementación de mejores prácticas operacionales, tanto aéreas como en tierra**, la cual considera mejoras de los procedimientos operacionales durante el tránsito de las aeronaves en tierra y en vuelo, procedimientos de mantenimiento y reducción del peso del avión, equipos y componentes, además de optimizar la velocidad y altitud en vuelo y la implementación de programas de sensibilización a trabajadores, clientes y usuarios sobre consumo responsable de energía, entre otras.
- **Mejora de la gestión del tránsito aéreo y uso de la infraestructura conexas**, considerando los cambios en los procedimientos de gestión de tráfico aéreo y mejoras en la infraestructura; aumentando las capacidades de navegación aérea; a fin aumentar la eficiencia y gestión ambiental de manera responsable, al mismo tiempo que mejora la seguridad de manera armonizada con el sistema de navegación aérea mundial.
- **Desarrollo de combustibles alternativos**. A diferencia de otras medidas, la reducción de emisiones con combustibles alternativos no se obtiene a partir de la mejora de la eficiencia en el consumo de combustible, sino de la reducción de la huella de carbono del combustible; ofreciendo una alternativa al uso de combustibles de hidrocarburos líquidos convencionales.

México, al igual que otros países, tiene el reto de lograr la producción de combustibles alternativos sustentables a escala comercial y un precio competitivo, lo cual dependerá de que se hagan las inversiones necesarias para producir materia prima y acceso a infraestructura para su producción, además de la estructuración de esquemas financieros en todos y cada uno de los eslabones de la cadena que incentiven la producción y uso de dichos combustibles.

- **Mejora de la infraestructura de los aeropuertos.** Incluye los cambios realizados en las fuentes de energía, equipos de apoyo en tierra y en la infraestructura del transporte aéreo para reducir las emisiones.

A finales del 2015 se creó el Comité de Medio Ambiente para la Aviación México (CMAA), con el objetivo de conjuntar esfuerzos de todo el sector para poner en marcha las acciones contenidas en el Plan de Acción.

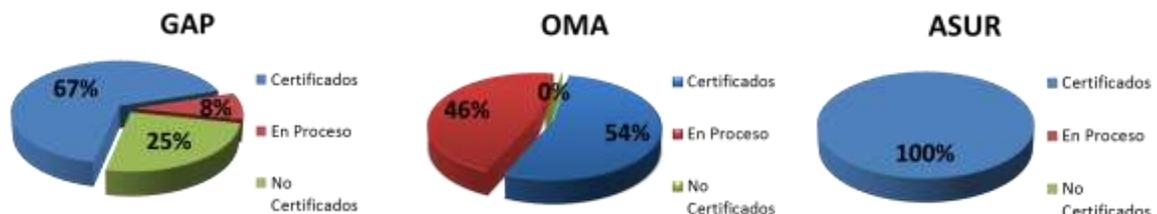
Dentro de este comité se han establecido los siguientes grupos de trabajo:

- Adopción de nuevas tecnologías y mejoras operacionales.
- Mejora de la gestión del tránsito aéreo e infraestructura conexas.
- Desarrollo de combustibles alternativos.
- Mejora y adaptación de aeropuertos.
- Coordinación internacional / CORSIA.

Cada uno de estos Grupos de Trabajo tiene la responsabilidad de coordinar e implementar las medidas de mitigación conforme a las capacidades y contexto de cada uno de sus miembros.

El 1 de septiembre de 2016 fue publicada la CA AV-42/14 R1, “Lineamientos para la presentación del reporte de emisiones de gases de efecto invernadero, datos sobre consumo de combustible y toneladas – kilómetro”, la cual establece los requerimientos mínimos, así como las metodología y formatos oficiales para la presentación del reporte de emisiones de CO₂.

Dentro de los logros alcanzados por el grupo de trabajo de “Mejora y adaptación de aeropuertos” se encuentra la obtención del certificado de calidad ambiental otorgado por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de México (PROFEPA). En las siguientes gráficas se detalla el porcentaje de avance en la certificación de los grupos aeroportuarios.



De igual forma se lograron avances en la reducción del consumo eléctrico por pasajero. En el periodo 2011-2015 el consumo eléctrico por pasajero se ha reducido en un 24% para el grupo aeroportuario OMA. En cuanto a **ASUR** para **2010** presentaba una reducción del **3.7%**, para **2014** se tuvo **2.0%** y en **2015** del **8.8%** en 2015 (a pesar del aumento del 12.9% en las cifras de pasajeros en ese año). Esto mediante la aplicación de medidas como la instalación de luminarias ahorradoras en áreas operacionales y en edificios terminales.

Durante el último trimestre del 2017 y el primer trimestre del 2018, México participó en proyecto “Small Scale Implementation (SSI)”, organizado en conjunto por OACI y el Gobierno Alemán; el proyecto tuvo una duración de 6 meses y en él se realizó una simulación de implementación a pequeña escala del CORSIA por los Estados participantes, para ello los organizadores del SSI solicitaron a cada Estado la participación de un explotador aéreo que tuviese un importante número de operaciones internacionales, siendo seleccionado por parte del Estado Mexicano Aeroméxico. Los puntos relevantes del proyecto fueron: la capacitación a los estados en la aplicación de la Verificación de Orden de Magnitud, la revisión y aprobación del Plan de Monitoreo de Emisiones (EMP por sus siglas en Inglés), y el Reporte de Emisiones (ER por sus siglas en Inglés), elementos que serán fundamentales durante la Implantación del CORSIA.

Acciones en Proceso de Ejecución.

Actualmente la DGAC coordina el Comité y con distintos organismos nacionales e internacionales en temas relacionados al medio ambiente, de igual forma participa en el desarrollo de distintos proyectos que buscan reducir el impacto de las actividades aéreas en el medio ambiente.

Los proyectos más relevantes y sus entidades involucradas son:

- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).- Colabora con este Comité u organismo en materia de combustibles sustentables para aviación así como adaptación y desarrollo sustentable de aeropuertos.
- *Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)*.- Colabora con este organismo en materia de mejoras a la navegación en el espacio aéreo mexicano que mejoren la eficiencia de las aeronaves y con ello se reduzcan las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (PBN, R-NAV, RNP, entre otras).
- *Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)*.- Le provee información estadística referente al sector aeronáutico misma que se incluye en el <<Inventario Nacional de Emisiones GEI>>.
- *Secretaría de Energía (SE)*. - participa dentro de los talleres de expertos para la conformación de un grupo de modelación para establecer una línea base de consumo de energía y escenarios con acciones de eficiencia energética, organizados por la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE).

- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (*SEMARNAT*).- Actualmente se encuentra en comunicación con esta secretaría con el fin de intercambiar información referente a los avances del “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional” (CORSIA por sus siglas en Inglés), así como del desarrollo de los mercados de carbono.
- *Comisión Intersecretarial para Cambio Climático (CICC)*. - El área de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable se encuentra incluida dentro del Grupo de Negociaciones Internacionales (GT-INT) de dicha comisión.
- *Small Scale Implementation of CORSIA*. - El área de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable se encuentra participando en el Small Scale Implementation of CORSIA, en representación del estado mexicano, esto con el objetivo de adquirir experiencia empírica en la implementación del esquema de compensación de emisiones CORSIA.
- *Reportes de emisiones de CO₂*.- Se continúa con el control de los reportes referentes a la emisión de CO₂ que los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos deben reportar a la DGAC.
- *Comité de Medio Ambiente para la Aviación*. - Se continúa con la coordinación para la implementación del Plan de Acción para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil mexicana a través del Comité y sus grupos de trabajo.
- *Actualización del Plan de Acción*. - Se está desarrollando una actualización del Plan de Acción para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil mexicana, el cual contemplara las nuevas medidas adoptadas de forma internacional, así como los cambios que los objetivos esperados se presenten una vez publicados los documentos de apoyo y los métodos.
- Preparación para la implementación del “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional” (CORSIA por sus siglas en Inglés), con base al Anexo 16 volumen IV (próximos a adoptarse al 1ero de enero del 2019).
- Desarrollo de la Circular Obligatoria CO AV-55/18. Esta circular tiene la finalidad de establecer los lineamientos para la presentación e implementación del Plan de Monitoreo de Emisiones de los Explotadores aéreos, el cuál será un instrumento indispensable para la implementación del CORSIA.
- Desarrollo de la Circular Obligatoria CO AV-55/18. Esta circular tiene como objetivo establecer los requisitos mínimos a cumplir por los Órganos de Verificación así como la forma en que estos deberán realizar la verificación de las emisiones de CO₂ de los Explotadores Aéreos dentro del marco del CORSIA.

Plan de Implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN).

La implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN) es la principal herramienta para la optimización del espacio aéreo, aumentar los niveles de seguridad aérea, mejorar las trayectorias de vuelo y reducir el impacto al medio

ambiente mediante la reducción de ruido y emisiones de gases de efecto invernadero, aprovechando las capacidades RNAV y RNP instaladas a bordo de un significativo porcentaje de aeronaves, por lo cual, fue necesario desarrollar un Plan de implementación PBN con la finalidad de planificar a corto y mediano plazo la implementación de aerovías y procedimientos basados en el concepto PBN y permitir una transición gradual a la navegación basada en la performance.

Durante el año 2016 se llevaron a cabo la visita de dos Organizaciones Internacionales a nuestro país para apoyar la implementación de la navegación basada en la performance:

- Misión Team PBN de la OACI a través del Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP) del Proyecto RLA/09/801 (04 al 08 de julio de 2016).
- Grupo Ambidji mediante el proyecto financiado por el Fondo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) para mejorar la conectividad de la aviación y la reducción de las emisiones a través de la implementación del PBN (08 al 12 de agosto y 19 al 23 de septiembre de 2016).

A partir de las recomendaciones realizadas por los especialistas de estas Organizaciones se definieron las acciones requeridas para continuar con la implementación de la navegación basada en la performance (PBN), enfocadas a la actualización del Plan de implementación PBN, capacitación a los inspectores verificadores, desarrollo y actualización de la normatividad PBN para la aprobación operacional y el desarrollo de la base de datos electrónicos del terreno y obstáculos (eTOD).

Se formó un grupo de trabajo con los Operadores Aéreos y el Órgano Desconcentrado de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) en el cual se definió la primera fase donde se daría inicio con la Implementación de procedimientos PBN en el 2017, la cual quedo integrada por 10 Aeropuertos.

PRIMERA FASE 2017									
ACA	ZIH	GDL	TIJ	MTY	ADN	SLW	CUN	MID	CZM

Logros alcanzados (diciembre de 2012 a diciembre 2017).

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha tomado las medidas necesarias para la implementación de las operaciones PBN en México, tales como:

- Actualización detallada al “Plan de implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN) en México”, a efecto de incluir los parámetros para determinar la implementación de procedimientos PBN, así como, considerar los requerimientos de los Operadores Aéreos.
- Capacitación a pilotos verificadores en las áreas de: operaciones de vuelo PBN, aprobación operacional PBN y validación de procedimientos PBN en vuelo.
- Actualización y publicación de la normatividad requerida para la aprobación operacional PBN: Circular Obligatoria CO AV-11/09 “Aprobación de aeronaves y tripulación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de navegación basad en la performance (PBN)” y Circular Obligatoria CO AV-46/15 “Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)”.
- Se concluyó el diseño de los procedimientos de salidas, llegadas y aproximación PBN, así como, la verificación y certificación por parte de la Dirección de Verificación Aeroportuaria (DGAC) de los 10 aeropuertos planeados y definidos en la primera fase (2017) del PI-PBN México: ACA, ZIH, GDL, TIJ, MTY, ADN, SLW, CUN, MID, CZM.

La DGAC en conjunto con SENEAM realizó vuelos reales de familiarización al Aeropuerto de Zihuatanejo (ZIH), así como, vuelos en simulador del Aeropuerto de Acapulco (ACA).

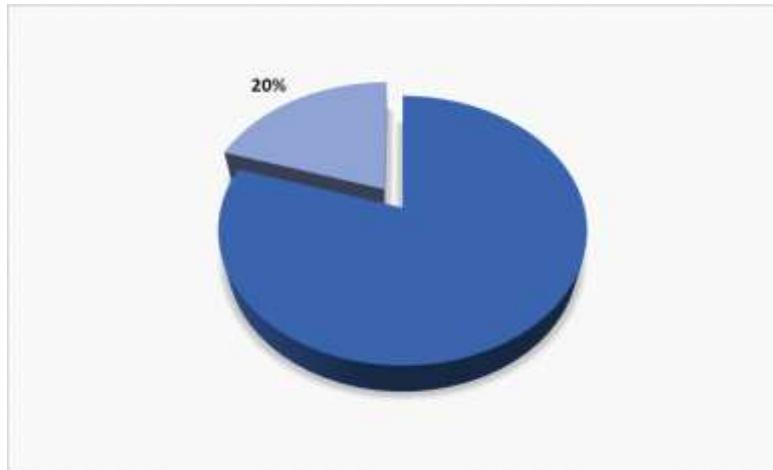
Se implementaron y publicaron a través de las enmiendas 09/17, 10/17, 11/17 y 12/17 del Manual de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México, con fecha de entrada en vigor del 17/Ago, 14/Sep, 12/Oct y 09/Nov respectivamente, cumpliendo con el total de 10 Aeropuertos con procedimientos de salidas, llegadas y aproximaciones PBN, disponibles para todo aquel usuario que lo solicite y de cumplimiento con la normativa correspondiente para ello.

Primera etapa de implementación (agosto).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
ACAPULCO	10%	09/17 17 – AGOSTO
ZIHUATANEJO	10%	
TOTAL DE AVANCE	20%	



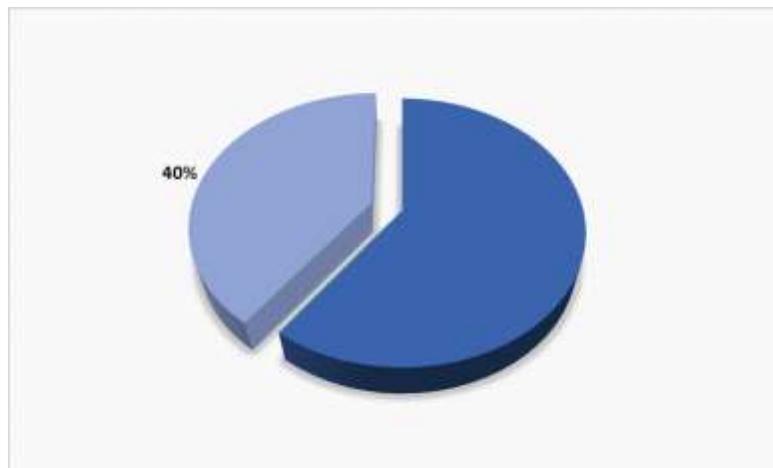
Se alcanzó un avance del 20%



Segunda etapa de implementación (septiembre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
GUADALAJARA	10%	10/17
TIJUANA	10%	14 – SEPTIEMBRE
TOTAL DE AVANCE	40%	

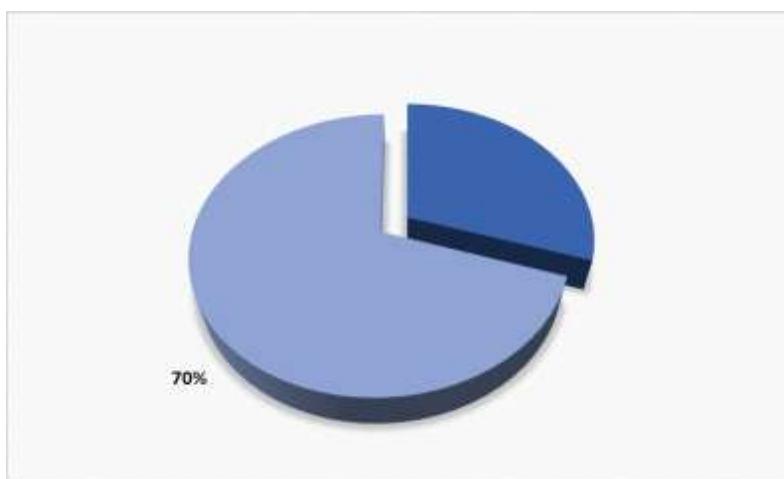
Se alcanzó un avance del 40% comparado con la etapa anterior



Tercera etapa de implementación (octubre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
MONTERREY	10%	11/17 12 – OCTUBRE
DEL NORTE	10%	
SALTILLO	10%	
TOTAL DE AVANCE	70%	

Se alcanzó un avance del 70% comparado con la etapa anterior



Cuarta etapa de implementación (noviembre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
CANCUN	10%	12/17 09 – NOVIEMBRE
MERIDA	10%	
COZUMEL	10%	
TOTAL DE AVANCE	100%	

Logros alcanzados (enero a abril 2018).

Se concluyó la implementación y publicación en el Manual AIP de México, de los 10 Aeropuertos: Acapulco, Zihuatanejo, Guadalajara, Tijuana, Monterrey, Del Norte, Saltillo, Cancún, Mérida, Cozumel, con Procedimientos PBN, con lo que se da cumplimiento a lo planificado y programado en 2017.

PRIMERA FASE									
ACA	ZIH	GDL	TIJ	MTY	ADN	SLW	CUN	MID	CZM

Logros alcanzados (abril a julio 2018).

Se realizó Reunión del Grupo de Trabajo PBN donde se definió el siguiente paquete de Aeropuertos a implementar Procedimientos PBN, en la Segunda Fase (2018), el cual constará de 10 Aeropuertos: Puerto Vallarta, San José del Cabo, Cabo San Lucas, Bajío, Aguascalientes, Chihuahua, Hermosillo, Culiacán, Veracruz y Nuevo Laredo.

SEGUNDA FASE									
PVR	SJD	CSL	BJX	AGU	CUU	HMO	CUL	VER	NLD

En julio de 2018 se concluye el Diseño de Procedimientos de los 10 Aeropuertos por SENEAM, se coordina y programa la Certificación de los primeros 5 Aeropuertos a través de la Dirección de Verificaciones

Procedimientos de performance de navegación requerida con autorización requerida (RNP AR) para los aeropuertos de Tijuana y Guadalajara.

En el año 2015 la empresa NavBlue (antes Airbus Prosky) realizó la primera reunión con la participación de DGAC, SENEAM y Volaris con el objeto de llevar a cabo la presentación del diseño conceptual de los procedimientos RNP-AR de los aeropuertos en cuestión, enviando la documentación con los lineamientos referentes al diseño de los mismos, mencionando la importancia de la capacitación requerida a inspectores, tripulación y controladores aéreos, así como, la actualización a la normatividad PBN para la aprobación operacional.

Logros alcanzados (enero de 2012 a diciembre 2017).

En el año 2015, la empresa NavBlue realizó el levantamiento de los datos del terreno y obstáculos en los aeropuertos citados a fin de contar con la información que permitan la operación de este tipo de procedimientos de precisión.

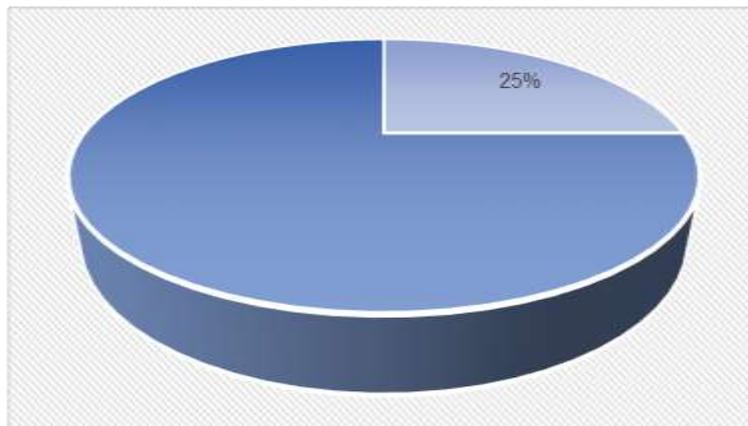
En el año 2016, se concluyó con el diseño de los procedimientos de salidas, llegadas y aproximación y validación de los datos, procedimientos en simulador de ambos aeropuertos.

En el año 2017, se realizó la actualización y publicación de la normatividad requerida para la aprobación operacional PBN: Circular Obligatoria CO AV-46/15 “Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)”.

Primera etapa de implementación - Planeación (2015).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE PARCIAL	25%

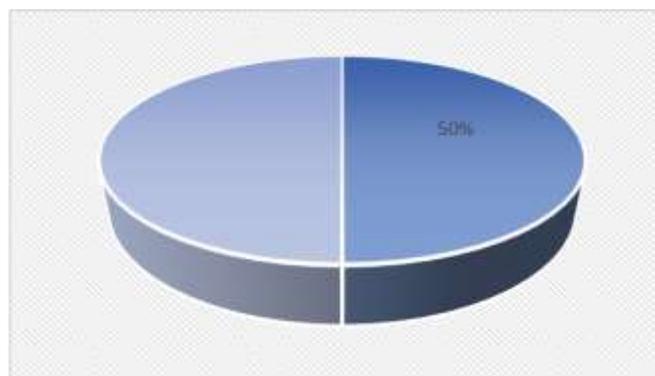
Se alcanzó un avance del 25%



Segunda etapa de implementación – Diseño (2015).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE	25%

Se alcanzó un avance del 50% sumando los esfuerzos logrados de la primera etapa

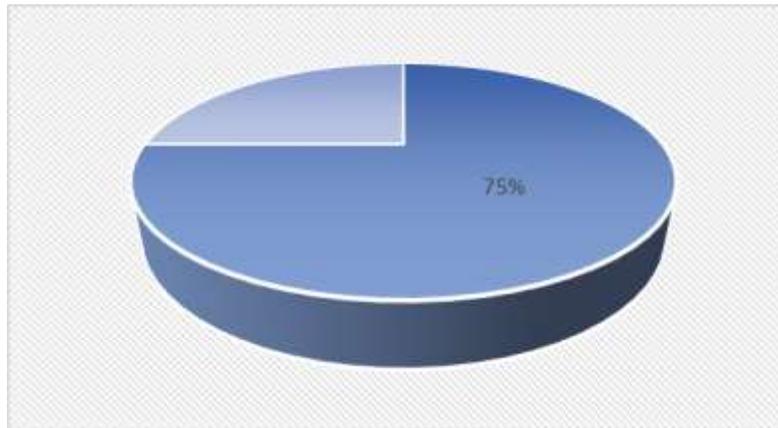




Tercera etapa de implementación – Validación (2016).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE	25%

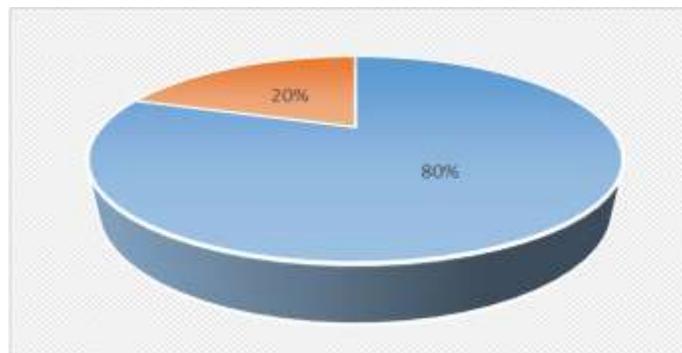
Se alcanzó un avance del 75% sumando los esfuerzos logrados de las etapas anteriores



Cuarta etapa de implementación – Implantación (2017).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	2.5%
GUADALAJARA	2.5%
TOTAL DE AVANCE	5%

Se alcanzó un avance del 80%, sumando el esfuerzo de las etapas anteriores.



Avance 4 Etapas Planeación, Diseño, Validación e Implantación

FASES DE IMPLEMENTACIÓN RNP AR	PORCENTAJE
Planeación	25%
Diseño	25%
Validación	25%
Implantación	5%
TOTAL DE AVANCE	80%



Logros alcanzados (enero a julio 2018).

Se elaboraron y publicaron Procedimientos PBN con Especificación RNAV para los Aeropuertos de Tijuana (TIJ) y Guadalajara (GDL), los cuales están disponibles para los Operadores Aéreos en el Manual de Publicación Aeronáutica (AIP) de México.

Acciones en Proceso de Ejecución:

Definir por parte de la empresa Volaris si pretende continuar con los Procedimientos RNP-AR para los Aeropuertos de Tijuana (TIJ) y Guadalajara (GDL), toda vez que, se desarrollaron y publicaron Procedimientos RNP-AR para dichos Aeropuertos, con los cuales se da cumplimiento con el Plan de implementación PBN definido para ello.

Cartas Aeronáuticas.

En cumplimiento a las disposiciones Internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de Cartas Aeronáuticas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) estableció y firmó en el primer trimestre del 2016 el Convenio de colaboración con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), con el objeto de elaborar y producir la segunda edición de las Cartas Aeronáuticas Mundiales escalas 1:1,000,000 y la primer

edición de las Cartas Aeronáuticas de Aproximación Visual escala 1:250,000, creando para ello el Grupo de Técnico de Trabajo con participación de la SCT, DGAC, INEGI, SENEAM, SEDENA, FAM, SEMAR y FEMPPA:

Cantidad de formatos digitales y cartas impresas entregados	Entrega	Porcentaje
<ul style="list-style-type: none"> • 7 formatos digitales en PDF y JPG definitivos 	Mayo 2016	30%
<ul style="list-style-type: none"> • 11 formatos digitales en PDF y JPG definitivos • 7 cartas impresas (se imprimen dos formatos digitales por carta, se entregarán 500 ejemplares de cada carta) 	Julio 2016	30%
<ul style="list-style-type: none"> • 16 formatos digitales en PDF y JPG definitivos • 6 cartas impresas (se imprimen dos formatos digitales por carta, se entregarán 500 ejemplares de cada carta) 	Septiembre 2016	30%
<ul style="list-style-type: none"> • 8 formatos digitales en PDF y JPG definitivos • 8 cartas impresas (se imprimen dos formatos digitales por carta, se entregarán 500 ejemplares de cada carta) 	Noviembre 2016	10%

Logros alcanzados (diciembre 2012 a diciembre 2017).

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) realizaron la revisión y aprobación de la segunda edición de las Cartas Aeronáuticas Mundiales escalas 1:1, 000,000 y la primera edición de las Cartas Aeronáuticas de Aproximación Visual escala 1:250,000, de conformidad al siguiente orden:

1er Trimestre del año 2016.

ENTREGABLE	Marzo
Carta Aeronáutica 1:1,000,000 entrega para Revisión	3 formatos digitales

Numero de Cartas Totales	42	100%
Porcentaje de avance en la revisión de Cartas	3	7.142%
Porcentaje de Avance firmada y aprobadas	0	0%
Porcentaje de avance en la recepción de cartas impresa	0	0%

Durante la primera revisión se alcanzó un porcentaje total del 7.142 %.



2do Trimestre del año 2016.

ENTREGABLE	Abril	Mayo	Junio
Carta Aeronáutica 1:1,000,000 entrega para Revisión	4 formatos digitales	5 formatos digitales	
Carta Aeronáutica 1:1,000,000 entrega para firma de aceptación		7 formatos digitales	5 formatos digitales
Carta Aeronáutica 1:1,000,000 entrega de carta impresa			3 cartas
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega para Revisión		3 formatos digitales	3 formatos digitales
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega para firma de aceptación			3 formatos digitales

Numero de Cartas Totales	42	100%
Porcentaje de avance en la revisión de Cartas	15	35.714%
Porcentaje de Avance firmada y aprobadas	15	35.714%
Porcentaje de avance en la recepción de cartas impresa (impresa por ambos lados)	3	7.142%

Durante el segundo trimestre se alcanzó un porcentaje de revisión total del 42.856% así como, un porcentaje en la recepción de las Cartas del 7.142%.



3er Trimestre del 2016.

ENTREGABLE	Julio	Agosto	Septiembre
Carta Aeronáutica 1:1,000,000 entrega de carta impresa	3 cartas		
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega para Revisión	8 formatos digitales	8 formatos digitales	8 formatos digitales
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega para firma de aceptación	3 formatos digitales	8 formatos digitales	8 formatos digitales
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega de carta impresa	1 cartas	2 cartas	4 cartas

Numero de Cartas Totales	42	100%
Porcentaje de avance en la revisión de Cartas	24	57.142%
Porcentaje de Avance firmada y aprobadas	19	45.238%
Porcentaje de avance en la recepción de cartas impresa (impresas por ambos lados)	10	23.809%

Durante el tercer trimestre se alcanzó un porcentaje de revisión total del 100% así como, un porcentaje en la recepción de las Cartas del 30.951%.



4to Trimestre del año 2016.

ENTREGABLE	Octubre	Noviembre
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega para firma de aceptación	8 formatos digitales	
Carta Aeronáutica 1:250,000 entrega de carta impresa	4 cartas	4 cartas
Numero de Cartas Totales	42	100%
Porcentaje de avance en la revisión de Cartas	0	0%
Porcentaje de Avance firmada y aprobadas	8	19.047%
Porcentaje de avance en la recepción de cartas impresa	8	19.047%

Durante el tercer trimestre se alcanzó un porcentaje en la recepción de las Cartas del 50%, considerándose el 50 % igual 100% toda vez que, las cartas entregadas fueron impresa por ambos lados.



Logros alcanzados (abril a julio 2018).

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) realizó la publicación de la segunda edición de 12 Cartas Aeronáuticas Mundiales escalas 1:1,000,000 y la primera edición de 30 Cartas Aeronáuticas de Aproximación Visual escala 1:250,000, en la Página Web de la DGAC, disponibles para los Operadores Aéreos.

Acciones en Proceso de Ejecución:

Se concluyó el Proyecto de elaboración de las Cartas Aeronáuticas Mundiales escala 1:1,000,000 y de Aproximación Visual escala 1:250,000, de conformidad a lo planificado.

Comité de Seguridad de Helicópteros -HST México.

En el año 2005 en Montreal, Canadá, se realizó el Primer Simposio Internacional de Seguridad de Helicópteros (IHSS), teniendo como Participantes: Operadores, Fabricantes, Organizaciones de Mantenimiento, Agencias Reguladoras, Investigadores de Accidentes, Asociaciones Profesionales y de Prensa de 13 países de los 5 continentes, teniendo como objetivo analizar las afectaciones derivadas de los accidentes de helicópteros, así como de conocer los nuevos métodos de análisis disponibles para avanzar en la seguridad de la industria. Derivado de lo anterior, la industria de helicópteros y la Autoridad Aeronáutica formaron el Comité de Seguridad Operacional de Helicópteros (IHST, por sus siglas en inglés); en donde 40 países apoyan los esfuerzos del IHST, a través de Comités de Seguridad Operacional establecidos en Estados Unidos, Canadá, Europa, Brasil, India, Japón, Noroeste de África, Rusia, Australia, Nueva Zelanda, México, entre otros.

Dentro de la visión del IHST, se pretende una comunidad internacional civil de helicópteros con cero accidentes, tomando las siguientes acciones:

- Tolerancia cero = cero accidentes
- Reducir la tasa de accidentes de helicópteros civiles internacionales en un 80% en 2016.
- Revertir cualquier tendencia negativa y mejorar la cultura de seguridad operacional en la industria de helicópteros en todo el mundo.
- Promocionar las publicaciones y los kits de herramientas de seguridad del IHST a los operadores de todo el mundo para obtener el máximo conocimiento del mensaje IHST.

Comité Consultivo de Seguridad Operacional de Helicópteros (HST México).

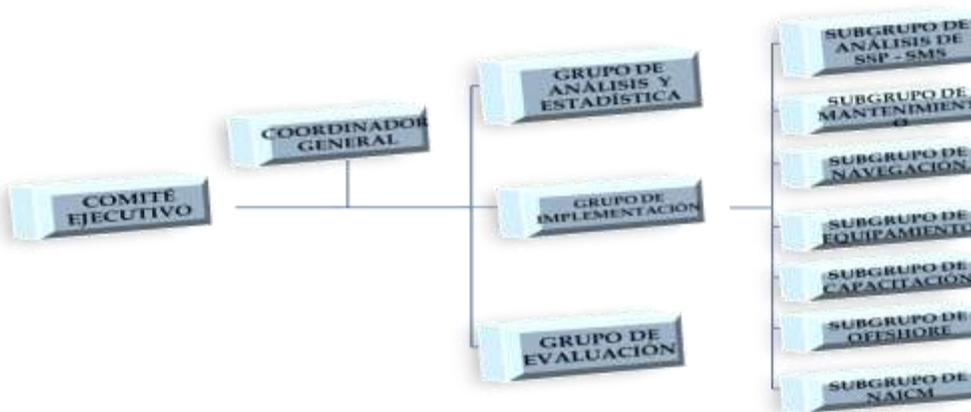
En diciembre del año 2013, se adoptó e implementó el Comité de Seguridad Operacional de Helicópteros (HST-México), basado en el International Helicopter Safety Team (IHST), con el fin de resolver las necesidades de la seguridad operacional de los helicópteros en México, así como de mejorar la legislación en materia de helicópteros.

El HST-México es un grupo conformado por la Industria Nacional de Helicópteros y el Gobierno Federal dirigido y coordinado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en conjunto, tienen la finalidad de analizar, implementar y evaluar acciones que permitan mitigar los accidentes e incidentes en la operación de aeronaves de ala rotativa.

De la misma manera, el objetivo del HST México es establecer una atmósfera de apoyo entre la Industria y la Autoridad Aeronáutica, para impulsar y desarrollar mejores prácticas de seguridad operacional, haciendo uso de las herramientas de gestión de riesgos, análisis de accidentes/incidentes e intercambio de experiencias con la comunidad internacional y generar una comunidad de helicópteros en México con una tasa de cero accidentes.

El HST México se encuentra conformado por los Grupos de Trabajo de Estadística y Análisis, Evaluación e Implementación, este último se divide en 7 Subgrupos de Trabajo, organizados de la siguiente manera:

CONFORMACIÓN DEL COMITÉ HST MÉXICO.



Logros alcanzados (diciembre de 2012 a julio 2018).

- Del año 2013 al 2018, se han realizado 10 sesiones de Comité.
- En el año 2016, la participación de la Industria aumentó gradualmente en cada una de ellas.
- Los grupos se encuentran coordinados por un representante de la Autoridad Aeronáutica y un representante de la industria de Helicópteros; esta coordinación se realiza con el apoyo de un Programa de Trabajo anual, en donde se han establecido metas a cumplir de conformidad a su especialidad.
- Las actividades más representativas de cada uno de estos Grupos son:

1. Estadística y análisis.

Este Grupo de Trabajo se ha encargado de la recopilación de datos estadísticos de incidentes y accidentes para su estandarización; a su vez ha emitido recomendaciones y mejoras para reducir el número de accidentes. Actualmente, el G.T. se encuentra trabajando en la determinación del índice de accidentes, atribuibles a helicópteros.

2. Evaluación.

Grupo de Trabajo dedicado al seguimiento en la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional a fin de asesorar a la industria para dar cumplimiento a las regulaciones nacionales.

3. Implementación.

SSP-SMS Subgrupo, actualmente dedicado a la creación de indicadores de Seguridad Operacional SSP-SMS de Alto y Bajo Impacto para los Proveedores de Servicio que cuenten con aeronaves de Ala Rotativa en su parte de operaciones y Proveedores de Servicio de Talleres Aeronáuticos de Mantenimiento de Aeronaves de Ala Rotativa.

:

- a) **Capacitación.** Subgrupo, actualmente dedicado al análisis de planes de estudio y capacitación de la tripulación, para su correspondiente estandarización y mejora.
- b) **Equipamiento.** Subgrupo encargado de la revisión y análisis de los requerimientos para la instalación del Sistema ADS-B en los equipos.
- c) **OFFSHORE.** Subgrupo delegado, responsable del estudio de reducción o ampliación de mínimos meteorológicos que servirán para la implementación de rutas por vuelo visual en el Golfo de México.
- d) **Mantenimiento.** Subgrupo que se encarga del análisis para la mejora de los métodos de aseguramiento de la calidad.
- e) **Navegación.** Subgrupo comisionado para la realización de un protocolo de pruebas con el Sistema ADS-B; de la misma manera para la atención de temas en lo referente al control de tránsito aéreo en el territorio nacional.

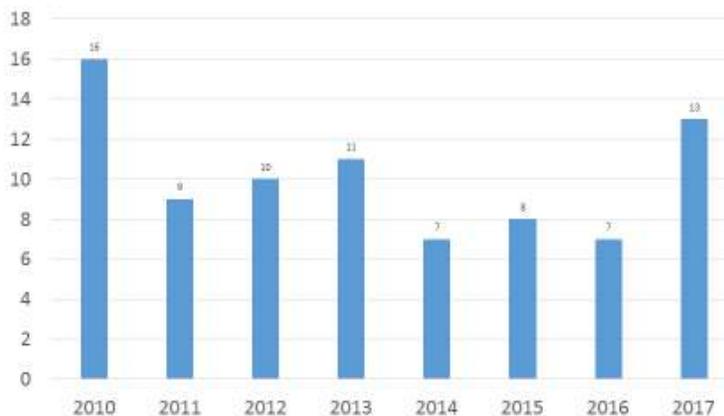
- f) **SMS.** Subgrupo, actualmente dedicado a la creación de indicadores de Seguridad Operacional SSP-SMS de Alto y Bajo Impacto para los Proveedores de Servicio que cuenten con aeronaves de Ala Rotativa en su parte de operaciones y Proveedores de Servicio de Talleres Aeronáuticos de Mantenimiento de Aeronaves de Ala Rotativa.
- g) **NAICM,** Subgrupo comisionado para ser el vínculo de comunicación con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Industria de Helicópteros para conocer sus actualizaciones y necesidades mutuas en lo que se refiere a la comunidad de Ala Rotativa.

Con la creación del HST México se ha logrado una comunicación clara para la atención de las necesidades de la industria y asimismo para que la Autoridad Aeronáutica de continuidad a mejorar la seguridad operacional de helicópteros en México.

Actualmente 39 empresas a nivel nacional cuentan con Helicópteros, y su estado para obtención del SMS, se tiene que 3 se encuentran certificadas, 3 en FASE III, 8 en FASE II, y 25 en FASE I.

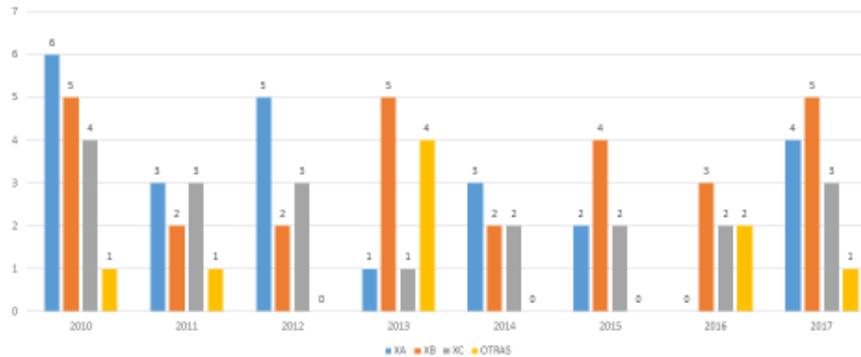
Estadísticas de Accidentes de Helicópteros

Accidentes totales por año



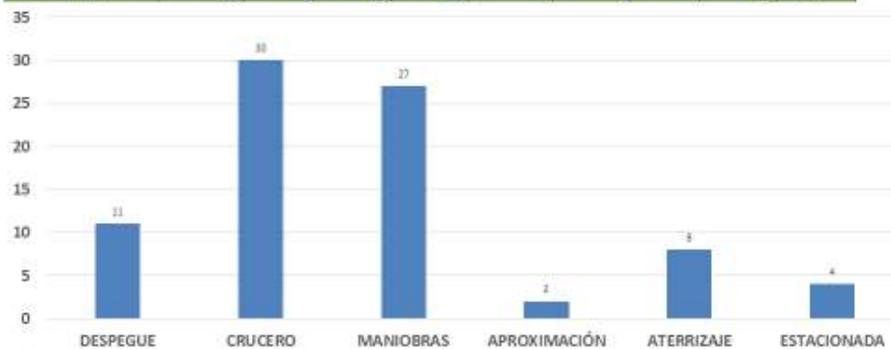
ACCIDENTES POR MATRÍCULA

ACCIDENTES	XA	XB	XC	OTRAS	TOTALES
2010	6	5	4	1	16
2011	3	2	3	1	9
2012	5	2	3	0	10
2013	1	5	1	4	11
2014	3	2	2	0	7
2015	2	4	2	0	8
2016	0	3	2	2	7
2017	4	5	3	1	13
TOTAL	25	28	20	9	82



Accidentes por fase

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
DESPEGUE	2	0	0	4	1	1	1	1	11
CRUCERO	6	3	4	5	4	3	1	4	30
MANIOBRAS	4	4	5	1	1	2	4	6	27
APROXIMACIÓN	0	1	0	0	0	0	0	1	2
ATERRIJAJE	3	0	1	0	1	2	1	0	8
ESTACIONADA	1	1	0	1	0	0	0	1	4
Total	16	9	10	11	7	8	7	13	82



Factores causales

Categoría/Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
MANIOBRA ABRUPTA	5	1	0	1	0	1	0	1
CFIT	2	1	1	0	1	1	0	1
ADMINISTRACIÓN DEL COMBUSTIBLE	0	1	1	1	0	0	1	1
BAJA RELACIÓN DE ALTITUD	1	0	1	0	0	0	1	1
FALLA DE MOTOR	1	2	2	7	0	1	1	3
DESCONOCIDO	1	0	1	0	0	4	2	4
CONDICIONES METEOROLÓGICAS	1	1	0	0	1	1	0	1
PERDIDA DE CONTROL EN VUELO	3	1	0	1	3	0	1	0
OTRO	1	0	0	1	1	0	1	1
COLISIÓN CON OBSTACULO DURANTE EL DESPEGUE O ATERRIZAJE	1	1	0	0	1	0	0	0
CONTACTO ANORMAL CON LA PISTA	0	0	2	0	0	0	0	0
FALLA DE SISTEMA O COMPONENTE NO INCLUIDO EL MOTOR	0	1	2	0	0	0	0	0
Total	36	9	30	11	7	8	7	13



Acciones en Proceso de Ejecución:

- Analizar las recomendaciones derivadas de los accidentes e incidentes de helicópteros para su difusión.
- En 2018, tener una tasa menor a 2 accidentes de helicópteros por cada 100,000 horas de vuelo.
- Medición y análisis de accidentes e incidentes de helicópteros.
- Poner a disposición de la comunidad de helicópteros la información relacionada con el análisis de accidentes e incidentes, las recomendaciones y lecciones aprendidas de éstos.
- Colaborar con la Autoridad Aeronáutica en el desarrollo y actualización de la regulación sobre seguridad operacional.
- Acelerar la Implementación del Safety Management System (SMS).
- Tener una participación activa en el IHST-Internacional.
- Organizar eventos relacionados con el tema de la seguridad operacional de las aeronaves de ala rotativa.
- Intercambiar información con otros grupos del IHST Internacional.
- Fortalecer el estado de la seguridad, compartiendo las razones detrás de los accidentes de helicópteros.
- Transmitir al público un sentido de lo que se avanza hacia la meta IHST.
- Compartir información sobre el esfuerzo en México y de todo el mundo dentro de la IHST.

- Elevar la conciencia de como las "herramientas" IHST pueden mejorar la seguridad de los helicópteros.
- Mejores expertos nacionales e internacionales.

Unidades Verificadoras

Para efectos de regular las Unidades de Verificadora, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Subsecretaría de Transporte y de la DGAC, publicaron en el Diario Oficial de la Federación del 18 de Abril de 2007, la Convocatoria para los interesados en obtener la acreditación y aprobación como Unidad de Verificación tipo "A" y tipo "C", para la Evaluación de la Conformidad de las Normas Oficiales Mexicanas en Materia de Seguridad Aérea Operacional, con el objeto de que en los términos de la Ley Federal de Metrología y Normalización y su Reglamento y demás reglamentación de la materia, las Unidades verifiquen de los interesados el cumplimiento de una o varias de las Normas Oficiales Mexicanas, expedidas por la SCT en materia aeronáutica.

Logros alcanzados (diciembre de 2012 a julio 2018).

Actualmente la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene registradas como autorizadas las siguientes Unidades de Verificación.

NUMERO DE APROBACIÓN	FECHA DE EMISIÓN	NOMBRE DE LA UNIDAD VERIFICADORA	CAPACIDAD	VIGENCIA
SCT-DGAC-001/11	27-MAYO-2011	AMEZCUA LOYZAGA SMITH Y ASOCIADOS, S.C.	Unidad de verificación tipo "C" Evaluar la conformidad de los siguientes Anexos de la OACI: Anexo 4 - CARTAS AERONÁUTICAS: Cap. 2 - Especificaciones Generales, Cap. 3 - Plano de Obstáculos de Aeródromo OACI Tipo A (limitaciones de Utilización). Cap. 4 - Plano de Obstáculos de Aeródromo OACI Tipo B. Cap. 5 - Plano Topográfico y de obstáculos de Aeródromo OACI (Electrónico). Cap. 13 - Plano de Aeródromo/Helipuerto OACI. Cap. 14 - Plano de Aeródromos para movimientos en Tierra OACI. Cap. 15 - Plano de estacionamiento y Atraje de Aeronaves OACI. • Anexo 14 – Aeródromos: Volumen I.- Diseño y operación de aeródromos.	INDEFINIDA

SCT-DGAC-002/12	16-ABRIL-2012	AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES	Unidad de verificación tipo "C" Evaluar la conformidad de los siguientes Anexos de la OACI: • Anexo 14 – Aeródromos. Volumen I.- Diseño y operación de aeródromos.	INDEFINIDA
SCT-DGAC-003/14	16-ENE-2014	Áncora Ingeniería, S.A. de C.V.	Unidad de verificación tipo "C" Evaluar la conformidad de los siguientes Anexos de la OACI: • Anexo 14 – Aeródromos. Volumen I.- Diseño y operación de aeródromos.	INDEFINIDA
SCT-DGAC-003/13	19-OCT-2013	Buro de Verificaciones Aeroespaciales, S.A.	Unidad de verificación tipo "C" Evaluar de conformidad de las siguientes normas oficiales mexicanas: • NOM-006-SCT3-2001 "Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento. • NOM-145/1-sct3-2001.- Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del Taller Aeronáutico. NOM-145/2-SCT3-2001.- Que establece el contenido del manual de procedimientos del taller Aeronáutico	INDEFINIDA Actualmente suspendida

Acciones en Proceso de Ejecución:

Continuar con la revisión y adecuación de los lineamientos conforme a las Normas Oficiales Mexicanas actualmente vigentes.

Empresas de Manufactura

La Dirección General de Aeronáutica Civil publicó la Circular Obligatoria CO AV-29/11 R1, que establece los requerimientos para obtener la aprobación de producción de productos y artículos aeronáuticos, de fecha 27 de junio de 2012, para dar certidumbre y establecer un marco jurídico de trabajo para las empresas dedicadas a la producción de productos aeronáuticos y/o artículos dentro del territorio nacional.

Al cierre del año 2012, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 43 Instalaciones controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 1 contaba con Permiso de Establecimiento vigente;

- 5 contaban con la Constancia de Manufactura (CM), 4 CM eran indefinidas y 1 CM con vigencia;
- 37 contaban con el Certificado de Aprobación para Producción (CAP), de los cuales se contemplan 33 CAPs vigentes y 4 CAP's vencidos;
- Se dieron de alta 5 instalaciones nuevas con respecto al año 2011, más 2 instalaciones representadas por un shelter ya registrado en el año 2011; y
- Se dio de baja 1 instalación con respecto al año 2011.

Al diciembre del año 2013, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 44 instalaciones controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 3 contaba con Permiso de Establecimiento vigente;
- 22 contaban con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 contaba con un Certificado de Producción con vigencia;
- 18 contaban con el Certificado de Aprobación para Producción (CAP), de los cuales se contemplan 16 CAPs vigentes y 2 CAP's vencidos;
- Se expedieron 9 Constancias de Manufactura en el año 2013;
- Se dieron de alta 3 instalaciones nuevas con respecto al año 2012; y
- Se dio de baja 1 instalación con respecto al año 2012.

A diciembre del año 2014, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 44 instalaciones controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 3 contaba con Permiso de Establecimiento vigente;
- 40 contaban con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 contaba con un Certificado de Producción con vigencia;
- Se expedieron 17 Constancias de Manufactura en el año 2014;
- Se dieron de alta 2 instalaciones nuevas con respecto al año 2013; y
- Se dieron de baja 2 instalaciones con respecto al año 2013.

A diciembre del año 2015, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 49 instalaciones controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 5 contaba con Permiso de Establecimiento vigente;
- 43 contaban con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 contaba con un Certificado de Producción con vigencia;
- Se expedieron 2 Constancias de Manufactura en el año 2015; y
- Se dieron de alta 5 instalaciones nuevas con respecto al año 2014.

A diciembre del año 2016, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 47 instalaciones controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 46 contaban con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 contaba con un Certificado de Producción con vigencia;
- Se expidieron 3 Constancias de Manufactura en el año 2016; y
- Se dio de alta 1 instalación nueva con respecto al año 2015.

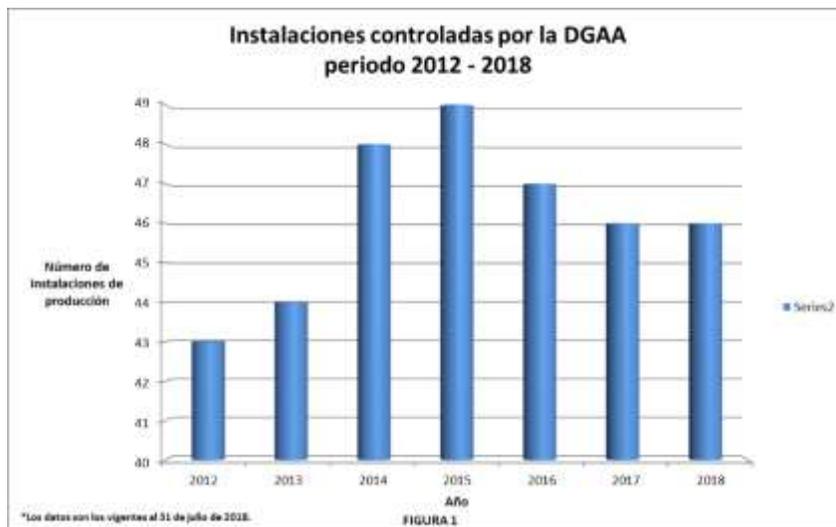
A diciembre del año 2017, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tenía registrado un total de 45 instalaciones de producción controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 45 contaban con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 contaba con Permiso de Establecimiento vigente; y
- Se dieron de baja 2 instalaciones con respecto al año 2016.

A Julio del año 2018, la Subdirección de Ingeniería de Certificación tiene registrado un total de 46 instalaciones de producción controladas, de las cuales se tiene lo siguiente:

- 45 cuentan con la Constancia de Manufactura (CM) indefinida;
- 1 cuenta con Permiso de Establecimiento vigente.

De lo anterior, se puede concluir que se ha mantenido en aumento el número de instalaciones controladas por la DGAA, ver figura 1.



1.- En el año 2012, el proyecto de la apertura de una Oficina Regional de Certificación de Producción en Querétaro dependiente de la Dirección de Ingeniería, Normas y Certificación (DINC) y esta a su vez dependiente de la DGAA se concretó para atender a las empresas dedicadas a la producción de artículos del sector aeroespacial ubicadas en los Estados de Querétaro, Guanajuato y San

Luis Potosí. La Oficina Regional de Certificación de Producción en Querétaro control actualmente al cierre del año 2017, a 11 empresas titulares de una Constancia de Manufactura del total de 45 que tiene en sus registros la DGAA.

La Oficina Regional de Certificación de Producción en Querétaro está ubicada dentro de las instalaciones de la Universidad Aeronáutica en Querétaro (UNAQ).

2.- En el año 2016, la DGAA trabajó y publicó la Circular Obligatoria CO AV-29/11 R2, que establece los requisitos para obtener la aprobación de producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y artículos, con la finalidad de homologar la normativa mexicana a los estándares que se manejan a nivel internacional, debido a los cambios surgidos en la industria aeroespacial y a lo establecido por las Autoridades de Aviación Civil para el tema de Certificación de Producción.

3.- Dentro de la DGAA, el personal que realiza actividades de supervisión ha tomado los siguientes cursos de capacitación:

No.	Cursos tomados	Basic Training					Adicional Training					
		AIR Indoc	Parte 21	ACSEP	Joint Audit Program (Wichita)	OJT (SCA)	OJT (QSA)	EASA parte 21	ISO 9001	AS 9110	Workshop QRO. (1)	Workshop CUU. (2)
Basic Training												
1	AIR Indoctrination Basics Course FAA 27936	5 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso en línea. (Año 2010)										
2	FAR Course 21016 Part 21	7 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso en línea. (Año 2012)										
3	FAA 21415 Aircraft Certification Systems Evaluation Program (ACSEP)	7 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso presencial. (Año 2012)										
4	Joint Audit Program (Wichita)	4 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso presencial en la ciudad de Wichita. (Año 2013)										
5	Supplier Control Audit (SCA)- OJT	5 inspectores han participado en SCA junto con personal de la FAA como parte del entrenamiento en el puesto trabajo. (Año 2014 al 2016)										
Adicional Training												
1	Quality System Audit (QSA)- OJT	1 inspector participó en una QSA junto con personal de la FAA como parte del entrenamiento en el puesto trabajo. (Año 2015)										
2	EASA parte 21	1 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso presencial. (Año 2014)										
3	ISO 9001; AS 9110	6 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso presencial. (Año 2015)										
4	Workshops	8 inspectores terminaron satisfactoriamente el curso presencial. (Año 2015 y 2016)										

4.- La DGAA, a través de la SIC representante del área de manufactura participó en el ciclo de conferencias dentro de la FAMEX del 2017. Con lo cual, la DGAC tuvo una participación activa dentro de dicho evento para el siguiente programa:

- Business and Industry Conference Program FAMEX 2017, el día jueves 27 de abril de 2017, en el Auditorio FAMEX.

El realizaron ponencias de Manufactura de Aeronaves y sus componentes en México.

Dentro de los puntos más significativos sobre la industria aeroespacial de manufactura en México fueron:

- Mayor crecimiento de las entidades de manufactura instaladas en el País, en 2006 se tenían 109 empresas identificadas, mientras que 2016 se tenía un total 330 empresas, datos obtenidos de la DGIPAT;
- La DGAC ha apoyado a través de la expedición de la Constancia de Manufactura en el esquema del beneficio arancelario 9806.00.06 Mercancías para el ensamble o fabricación de aeronaves o aeropartes, cuando las empresas cuenten con la aprobación de producción de productos y artículos aeronáuticos, en cualquiera de sus tipos, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- La supervisión de la DGAC ayuda a las empresas a detectar áreas de oportunidad en aspectos de calidad, procesos de producción, etc.;
- Obtener la Constancia de Manufactura abre una oportunidad valiosa con otras Autoridades de Aviación Civil (CAAs) en la búsqueda de Acuerdos Bilaterales en temas de manufactura y reducir la parte de la doble supervisión y/o vigilancia a las empresas establecidas en México; y
- Asimismo, otras CAAs puede delegar a la DGAC la supervisión y/o vigilancia a las empresas de manufactura establecidas en México.

Acciones en Proceso de Ejecución:

- Para el año 2017, la DGAA programó de 2 visitas de verificación a instalaciones de producción titulares de la Constancia de Manufactura en el mes de noviembre del 2017.
- Se tiene un avance del 95 % para definir el programa de visitas de verificación del año 2018, para la supervisión de las instalaciones titulares de la Constancia de Manufactura.
- Hasta el momento, se cuenta con un avance del 90 % en la revisión de la actualización de los subcapítulos del MIA, para que posteriormente se lleve a cabo su publicación en el microsítio de la DGAC, con la finalidad de que los inspectores de manufactura cuenten con un documento guía y de orientación en temas relacionados a las actividades de producción que realiza la DGAA a las empresas titulares de la Constancia de manufactura o de las empresas que se encuentren interesadas en obtenerla.
- Cumplir con el programa de visitas de verificación definido por la DGAA para el año 2018, para la vigilancia y supervisión de las instalaciones de empresas de producción que son titulares de la Constancia de Manufactura, del cual se tiene un avance del 40% hasta julio 2018.

- Dar seguimiento al programa de capacitación para los inspectores de manufactura, el cual, contempla los siguientes temas:

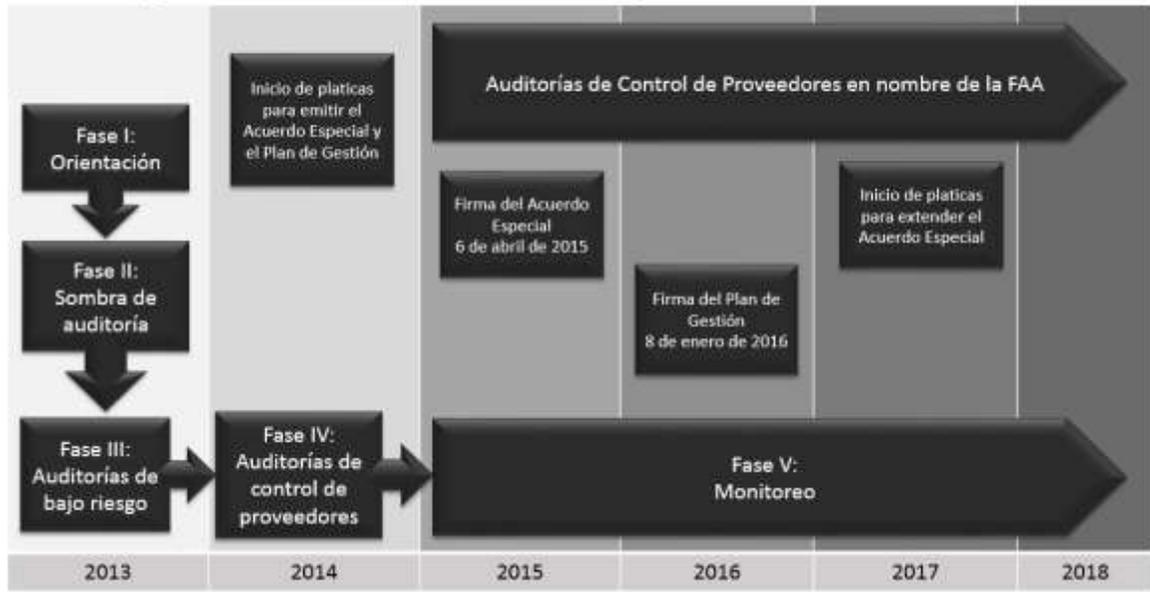
No.	Cursos	Required Training		
		QSA Course	ASI Job Functions	Compliance and Enforcement Program
	Required Training			
1	Quality System Audit (QSA) Course	6 inspectores necesitan tomar el curso		
2	Aviation Safety Inspector (ASI) Job Functions	6 inspectores necesitan tomar el curso		
3	FAA 21415 Aircraft Compliance and Enforcement Program	6 inspectores necesitan tomar el curso		

Asistencia Técnica a la Federal Aviation Administration (FAA) en materia de Manufactura.

Derivado del Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para el fomento de la seguridad en la aviación y la Implementación de los Procedimientos para la Aeronavegabilidad (BASA-IPA), en el numeral 4.1 se establece la asistencia técnica entre Autoridades, por lo cual, la Federal Aviation Administration (FAA) solicitó la asistencia técnica a la DGAC, que consiste en la supervisión y/o vigilancia de los proveedores de los Titulares de una Aprobación de producción emitida por la FAA.

En el año 2013, se iniciaron reuniones con la FAA para otorgar asistencia técnica, la cual consistió en primera instancia de un Programa de Auditorías Conjunta entre la DGAC y la FAA (DGAC/FAA Joint Audit Program) el cual consiste en realizar la Auditorías en Nombre de la FAA a Proveedores de los Titulares de una Aprobación de Producción (PAH, Production Approval Holder) emitida por la FAA localizados en territorio nacional. Los preparativos para estar en posibilidades de brindar la asistencia técnica se realizaron conforme al DGAC/FAA Joint Audit Program, el cual consistió de cinco fases (Fase 1: Orientación (Orientation), Fase 2: Sombra de auditoría (Shadow Audit), Fase 3: Auditorías de Bajo riesgo (Low Risk Audits), Fase 4: Auditorías de Control de Proveedores (Supplier Control Audit), Fase 5: Monitoreo (Monitor)). En el segundo semestre del 2013 se llevaron a cabo las tres primeras fases del Programa de Auditoría Conjunta.

Programa de Auditoría Conjunta DGAC/FAA



En el año 2014, se realizó la Fase 4: Auditorías de Control de Proveedores, la cual consistió en personal de la FAA realizando una auditoría de control de proveedores y personal de la DGAC siendo sombra para su posterior implementación. Se iniciaron los borradores del Acuerdo Especial (Special Arrangement) y el Plan de Gestión (Management plan).

En el año 2015, se inició la Fase 5: Monitoreo, en donde la DGAC y la FAA desarrollaron e implementaron un programa de monitoreo. Este programa recolecta y analiza datos para determinar la efectividad del Acuerdo Especial y los planes de Gestión relacionados. En este año la FAA y DGAC firman el Acuerdo Especial.

En el año 2016, se realizaron 13 auditorías en nombre de la FAA y personal de la FAA presenció la manera en la que realizamos las auditorías en su nombre en tres instalaciones. En este año la FAA y DGAC firman el Plan de Gestión.

En el año 2017, la FAA y DGAC se reunieron en las oficinas de la DGAC para intercambiar comentarios sobre la posible extensión del Acuerdo Especial y Plan de Gestión, considerando los puntos de mejora y las oportunidades que esto traería para ambas partes.

A julio del año 2018, la FAA y DGAC están dando seguimiento al programa de 9 auditorías en nombre de FAA, ya se han realizado un total de 4 auditorías en el presente año, asimismo, se tiene contemplado una reunión en la ciudad de México en las oficinas de la DGAC para abordar el tema de los siguientes pasos en la asistencia técnica entre Autoridades.

En el segundo semestre del 2013, se realizaron las 3 primeras fases del Programa de Auditoría Conjunta DGAC/FAA, las cuales consistieron en lo siguiente:

- Fase1: Orientación: Esta fue completada en la Wichita MIDO (ACE-MIDO-ICT), en donde al personal de la DGAC, se le brindó una breve capacitación de la organización de la FAA y lo que ésta espera que se haga en territorio nacional a los proveedores de sus PAH.
- Fase 2: Sombra de Auditoría: Esta fase fue completada en Instalaciones de CESSNA en Wichita, Kansas, y en instalaciones de proveedores de CESSNA ubicados en el mismo estado.
- Fase 3: Auditorías de bajo riesgo: Esta fase se inició en Wichita, en donde se hizo entrega de la Carta de notificación a la DGAC en donde la FAA solicitó asistencia técnica para realizar una Auditoría de Control de Proveedores a Cessna México, S. de R.L. de C.V. En el mes de noviembre la DGAC realizó la Auditoría de Control de Proveedores y la Auditoría de producto en las instalaciones de Cessna ubicadas en Chihuahua, Chihuahua.

En el año 2014 se realizó la Fase 4: Auditorías de Control de Proveedores, la cual consistió en realizar dos Auditorías de Control de Proveedores y dos auditorías de producto, en donde personal de la DGAC presencié la manera en la que la FAA realiza las Auditorías de Control de Proveedores, las empresas auditadas fueron: Williams International, que produce maquinados de partes de motor, en Guaymas Sonora y Aernnova Aerospace que produce estructuras metálicas en Querétaro, Querétaro. Adicionalmente se dio inicio a la Fase 5, la cual estará abierta lo que dure el programa de auditoría conjunta. Se iniciaron los borradores para la firma de un Acuerdo Especial y un Plan de gestión que serán los que avalen las actividades que personal de la DGAC realizará en nombre de la FAA.

En el 2015 se solicitaron 14 Auditorías en nombre de la FAA de las cuales en 3 auditorías personal de la FAA participó como sombra de las actividades que realizó personal de la DGAC. Una de las 14 auditorías solicitadas por la FAA fue cancelada debido a la falta de producción de la empresa.

Es importante señalar que el número de Auditorías de Control de Proveedores que solicita la FAA depende 100% de las necesidades de las diferentes Oficinas Regionales de Inspección de Producción (Manufacturing Inspection District Office, MIDO) y del número de auditorías que arroje el Sistema de Información de Auditoría de Certificación de Aeronaves ACAIS (Aircraft Certification Audit Information System), que tiene implementado la FAA.

Programa Auditorías 2015

	Company	SCA Dated	U.S. PAH	NC #	Remarks
1	Hutchinson Seal De Mexico	16 al 20 Marzo	GENERAL ELECTRIC COMPANY	13	FAA & DGAC Joint SCA/ capacitación
2	Custom Sensors & Technologies (CST)	23 al 27 Marzo	KAVLICO CORPORATION	3	FAA & DGAC Joint SCA/ capacitación
3	PARADIGM DE MEXICO	30 al 3 Marzo-Abril	GENERAL ELECTRIC COMPANY	5	FAA & DGAC Joint SCA/ capacitación
4	Honeywell Aerospace - Mexicali	6 al 10 Abril	Honeywell Aerospace Avionics	8	
5	Consolidated Precision Products	6 al 10 Abril	HONEYWELL AEROSPACE - MECHANICAL	N/A	SCA CANCELADA
6	Aernnova Aerospace Mexico	28 al 2 Septiembre- Octubre	SIKORSKY AIRCRAFT CORP.	5	Adicionalmente, Workshop con la FAA en la UNAQ
7	FOKKER AEROSTRUCTURES B.V.	11 al 15 Mayo	CESSNA AIRCRAFT CO.	5	
8	CAV Aerospace-Mexico	1 al 5 Junio	BEECHCRAFT CORPORATION	2	
9	LABINAL DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	8 al 12 Junio	BOEING COMMERCIAL AIRPLANES	2	
10	LABINAL DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	15 al 19 Junio	BEECHCRAFT CORPORATION	2	
11	Textron Aerospace de Mexico TAM 3	15 al 19 Junio	CESSNA AIRCRAFT CO.	3	
12	TIGHTICO Latinoamérica	6 al 10 Julio	CESSNA AIRCRAFT CO.	2	
13	TIGHTICO Latinoamerica	13 al 17 Julio	BEECHCRAFT CORPORATION	1	
14	Honeywell Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	10 al 14 Agosto	HONEYWELL AEROSPACE - MECHANICAL	5	

En septiembre de 2015, se realizó un taller de manufactura entre personal de la FAA y DGAC en donde se tocaron los siguientes puntos:

- Revisión del Acuerdo Especial firmado el 6 de abril de 2015 por el Director General de Aeronáutica Civil en el cual se contemplan las obligaciones y responsabilidades que tiene cada una de las Autoridades involucradas en el Acuerdo Especial y el Plan de Gestión que aún se encontraba en borrador.
- Retroalimentación de las Auditorías de Control de Proveedores realizadas por personal de la DGAC durante el 2015.
- Revisión del llenado de los formatos requeridos por la FAA.
- Listado de auditorías de control de proveedores a realizar durante el 2016.

En el año 2016, se solicitaron 13 Auditorías en nombre de la FAA de las cuales en una auditoría personal de la FAA participó como sombra de las actividades que realizó personal de la DGAC. Una de las auditorías fue cancelada debido a la nula cooperación del proveedor para seguir el procedimiento de pago de viáticos requerido por la DGAC.

El Director General Adjunto de Aviación firmó el Plan de gestión el 8 de enero de 2016, el cual contiene toda la información necesaria para desarrollar cada una de las Auditorías de Control de Proveedores que personal de la DGAC realiza en nombre de la FAA.

PROGRAMA AUDITORÍAS 2016

EMPRESA Y/O PROVEEDOR	Fecha - SCA	U.S. PAH	NC #	Comentarios
1 Cessna México, S. de R.L. de C.V. (Formerly TAM 1)	7 al 11 Marzo	Textron Aviation Inc. PC4	0	
2 Cessna México, S. de R.L. de C.V. (Formerly TAM 4)	14 al 18 Marzo	Textron Aviation Inc. PC4	1	
3 Cessna México, S. de R.L. de C.V. (Formerly TAM 3)	25 al 29 Abril	Textron Aviation Inc. PC4	1	
4 Labinal de México, S.A. de C.V.	9 al 13 Mayo	Textron Aviation Inc. PC4	3	
5 Tighitco Latinoamérica, S.A. de C.V.	23 al 27 Mayo	Textron Aviation Inc. PC4	3	
6 Ametek Lamb Motores de México, S.A. de C.V.	6 al 10 Junio	Boeing Commercial Airplanes	5	
7 Ensambladores Electrónicos de México, S. de R.L. de C.V.	20 al 24 Junio	Boeing Commercial Airplanes	3	
8 Honeywell Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	18 al 22 Julio	Honeywell Aerospace - Mechanical	4	
9 Fokker Aerostructures B.V.	15 al 19 Agosto	Textron Aviation Inc. PC4	1	
10 Honeywell Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	29 al 2 Agosto - Septiembre	Honeywell Aerospace - Mechanical	3	FAA&DGAC (Onsite Shadow)
11 Eaton Industries, S. de R.L. de C.V.	19 al 23 Septiembre	Superior Air Parts, Coppell, TX	2	
12 Ametek Reynosa Service Center	19 al 23 Septiembre	Honeywell Aerospace - Mechanical	n/a	CANCELADA
13 Aero-Tech Composites de México, S. de R.L. de C.V.	26 al 30 Septiembre	Honeywell Aerospace - Mechanical	1	

En agosto de 2016, se realizó un taller de manufactura entre personal de la FAA y DGAC en donde se tocaron los siguientes puntos:

- Lecciones aprendidas por personal de la DGAC respecto a las Auditorías de Control de Proveedores que se realizaron durante el 2016.
- Revisión de la Order 8120.23, básicamente los cambios que tuvo el documento en general, sin embargo, la parte de Auditoría de Control de Proveedores y Auditoría de producto no sufrieron cambios y son los apartados que le competen a la DGAC, al momento de realizar las actividades de vigilancia en nombre de la FAA.
- Tipos al momento de auditar procesos especiales, señalando que siempre debemos hacer las siguientes preguntas ¿Cómo haces eso?, ¿cómo controlas el proceso?, ¿Qué formatos llenan para demostrar que el proceso está controlado?, ¿Qué dice su especificación?

En el año 2017, se solicitaron únicamente 2 Auditorías en nombre de la FAA, adicionalmente la FAA planteó la posibilidad de emitir una extensión al Certificado de Producción que tiene Textron Aviation Inc., por lo que la FAA solicitará la asistencia técnica para delegar la vigilancia de ese PAH con instalaciones ubicadas en territorio Nacional.

PROGRAMA AUDITORÍAS 2017

EMPRESA Y/O PROVEEDOR	Fecha Inicial	Fecha Final	U.S. PAH	NC #	Comentarios
1 Consolidated Precision Products	18 al 20 julio	18 a 20 de julio	Honeywell Aerospace - Mechanical	6	
2 Flextronics Technologies México, S. De R.L. De C.V.	24 al 28 Abril	4 al 8 de septiembre	Honeywell Aerospace - Mechanical	0	

PROGRAMA AUDITORÍAS 2018

EMPRESA Y/O PROVEEDOR	Fecha Inicial	Fecha Final	U.S. PAH	NC #	Comentarios
1 Honeywell Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	Abril 9-13	TBD	Honeywell Aerospace - Mechanical		FAA request - SCA
2 Honeywell Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	Abril 16-20	TBD	Honeywell Aerospace - Mechanical		FAA request - SCA
3 Parker Hannifin	Mayo 21-25	TBD	Parker Hannifin Corp, FSD - NY		FAA request - SCA
4 Goodrich Aerospace de México, S. de R.L. de C.V.	28 Mayo -1 Junio	TBD	Rohr, Inc., dba Goodrich Aerostructures		FAA request - SCA
5 Baja Oriente, S.A de C.V. (Ancra International LLC)	Junio 18-22	TBD	ANCRA INTERNATIONAL, LLC		FAA request - SCA
6 FOKKER AEROSTRUCTURES B.V.	Julio 2-6	TBD	Textron Aviation Inc. PC-4		FAA request - SCA
7 Tighitco Latinoamérica S.A. de C.V.	Julio 23-27	TBD	Textron Aviation Inc. PC-4		FAA request - SCA
8 Frisa Wyman Gordon, S.A. de C.V	Agosto 6-10	TBD	GENERAL ELECTRIC COMPANY		FAA request - SCA
9 Unison Industries, S.A de C.V.	Agosto 20-24	TBD	GENERAL ELECTRIC COMPANY		FAA request - SCA

Derivado de la expedición de la primera Extensión de un Certificado de Producción que la FAA otorgue a una instalación de producción localizada en territorio nacional, por ello, personal de la DGAC recibió una breve familiarización de lo que la FAA espera se realice como parte de la supervisión y/o vigilancia al titular de la Extensión del Certificado de Producción. El personal de la DGAC acudió a las Instalaciones de Cessna México (Textron) ubicadas en Chihuahua y presencié cómo se realiza una MIDO Audit por personal de la FAA.

En septiembre de 2017, se realizó una reunión entre la FAA y DGAC en donde se tocaron los siguientes temas:

- La organización de la DGAC
- Los cambios organizacionales que tuvo la FAA respecto al Servicio de Certificación de Aeronaves (AIR)
- Retroalimentación de las Auditorías de control de Proveedores que se realizaron en el año 2017
- Las auditorías en nombre de la FAA que serían necesarias realizar en las instalaciones de Cessna México, como parte de la vigilancia de la Extensión del Certificado de Producción
- Problemas para el pago de viáticos por parte de los PAH.
- Posibilidad de que la DGAC realice la vigilancia de Cessna México, mediante la modificación del acuerdo especial.

La DGAC expresa el interés de realizar la supervisión y/o vigilancia a uno de los PAH de la FAA, por lo que se inicia con la enmienda del Acuerdo Especial y el Plan de Gestión en los que se contemplará este tipo de vigilancia.

Acciones en Proceso de Ejecución:

La FAA y DGAC están colaborando para definir el programa del año 2018, la FAA ha solicitado la asistencia técnica a la DGAC para 9 proveedores que están ubicados en territorio nacional.

- Hasta julio de 2018, la DGAC ha realizado un total de 4 auditorías en nombre de la FAA del programa para el presente año, del cual se tiene un avance del 55 % del total de 9 auditorías, y está en proceso de realizarse una auditoría más del 5-10 de agosto del año en curso
- La FAA y DGAC están coordinando las gestiones correspondientes para la firma de la enmienda al Acuerdo Especial y Plan de Gestión, en donde se contemplará la supervisión y/o vigilancia a las instalaciones ubicadas en Chihuahua, del PAH Textron Aviation Inc. debido a la Extensión de su Certificado de Producción para el año 2019.

Talleres Aeronáuticos.

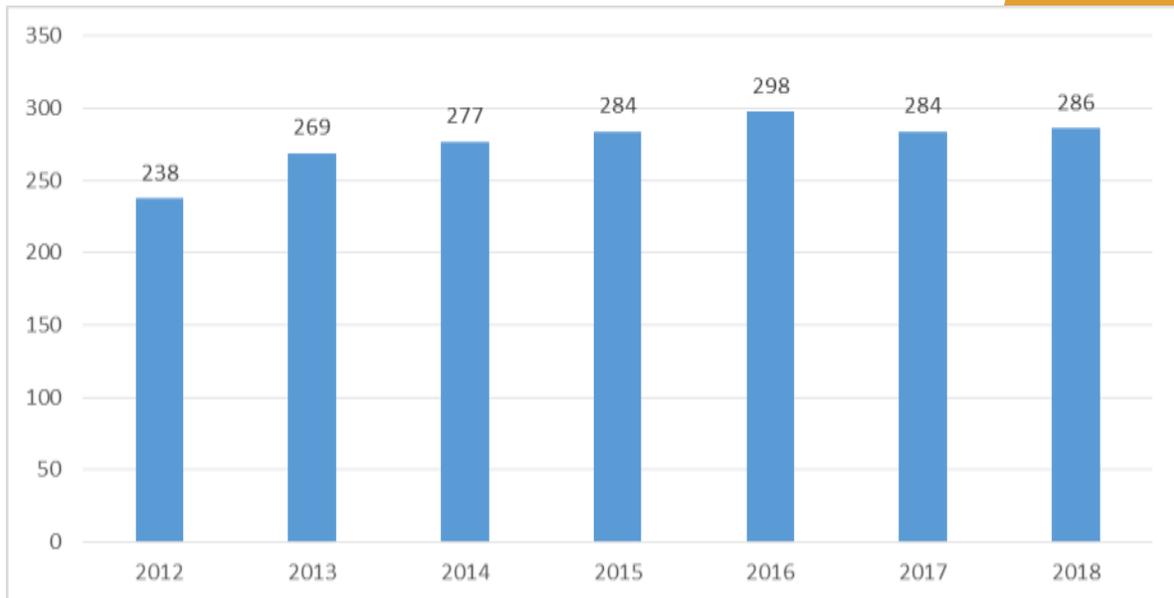
Entre otras funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil dentro del área de Talleres Aeronáuticos, es la de Coordinar el otorgamiento y modificación de los permisos de talleres aeronáuticos, llevando el control, auditoría, vigilancia, así como, proponer la aceptación de los responsables de los mismos; mediante la certificación, seguimiento de actividades y el análisis de los reportes semestrales, a fin de garantizar la correcta realización de los trabajos de reparación y mantenimiento llevados a cabo por dichos talleres.

Durante el período de diciembre de 2012 a abril 2018, se ha logrado un incremento en estos 6 años, respecto de los Talleres Aeronáuticos Nacionales Autorizados como se muestra continuación:

Total de Talleres Aeronáuticos Nacionales Autorizados

Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Número de Talleres Nacionales	238	269	277	284	298	284	286

Total de Talleres Aeronáuticos Nacionales Autorizados



Se logró incrementar el número de Talleres Aeronáuticos Nacionales en seis años de 2012 a 2018.

El total de 286 talleres nacionales se encuentran distribuidos en los Estados o Entidades Federativas del País de la siguiente forma:

Número de Talleres por Comandancia(s) de Aeropuerto	Estado	Número Total de Talleres
CEN-4, HMO-4	Sonora	8
CUL-8	*Chihuahua	8
ENS-3, MXL-6, TIJ-1	*B.C. (N)	12
LAP-2, LTO-1, SJD-1	B.C. (S)	4
MOV-1, PNG-1, SLW-6	Coahuila	7
AND-24, MTY-5	*Nuevo León	29
REX-3, TAM-2	Tamaulipas	5
CUL-5, LMM-3, MZT-1	Sinaloa	11
DGO-4	Durango	4
S.L.P.-2	S.L.P.	2
GET-12	*Querétaro	12
GDL-14	Jalisco	14
BJX-1, CYA-2	Guanajuato	3
MLM-2, UPN-2, <i>UPN (Aerodr. AZG) -1</i>	Michoacán	5
PCA-7	Hidalgo	7
PBC-5, TCN-1	Puebla	6
CVJ-7	Morelos	7
JJC-9, TLC-60	Edo. de México	69
MEX-47	Cd. de México	47
MID-2	Yucatán	2
ZLO-1	Colima	1
CME-6	Campeche	6
CUN-1, CZM-3, PCE (Playa del Carmen)-1, <i>VYS (Aerodr. Viento y Sol) -1</i>	Quintana Roo	6
TAP-3, TGZ-2	Chiapas	5
JAL (Jalapa)-3, VER-1	Veracruz	4
VSA-2	Tabasco	2
TOTALES:	27	286

Distribución de Talleres por Estado



Asimismo, se tienen varios Talleres Aeronáuticos Nacionales Autorizados por la DGAC que cuentan con certificaciones adicionales de otros países. Esto quiere decir que la autoridad de aviación civil o autoridad certificadora de esos países convalidó su permiso de taller nacional para que, en México, puedan realizar trabajos y servicios de mantenimiento a aeronaves con registro y matrícula de dichos países.

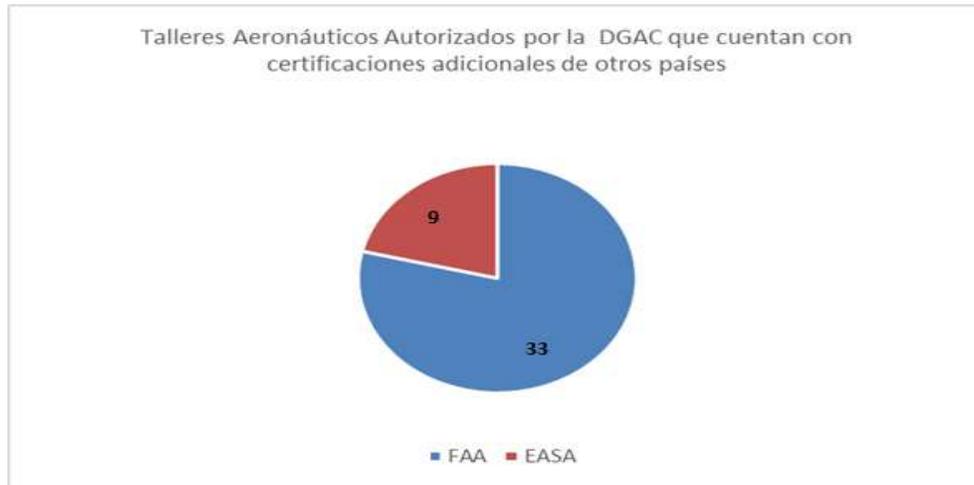
Este proceso se ha logrado con la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América y con la European Aviation Safety Agency (EASA) de la Unión Europea, los mencionados talleres son los siguientes:

Talleres Aeronáuticos Autorizados por la DGAC que cuentan con certificaciones adicionales de otros países

TALLER / RAZÓN SOCIAL	AUTORIDAD CERTIFICADORA
Aerovías de México	FAA
AM DL MRO JV	FAA
A&P International Services	EASA
Mexicana MRO	FAA
Mexicana MRO	EASA
Airbus Helicopter México	FAA

TALLER / RAZÓN SOCIAL	TALLER / RAZÓN SOCIAL
Aeroelectrónica	FAA
Llantas y artefactos de hule	FAA
Aerovic's	FAA
Centro de servicio Avemex	FAA
Oxígeno V.C.	FAA
Chromalloy	FAA
Chromalloy	EASA
Monterrey Jet Center	FAA
Hanhausen-Varcacia	FAA
Turborreactores	FAA
Turborreactores	EASA
Messier Services América	FAA
Messier Services América	EASA
Concesionaria Vuela, Compañía de Aviación	FAA
ABC Aerolíneas	FAA
Ametek Lamb de México	FAA
Ametek Lamb de México	EASA
Hawker Beechcraft Services México	FAA
Honeywell Aerospace de México	FAA
Snecma América Engine Services	FAA
Snecma América Engine Services	EASA
Servicios Aéreos Estrella	FAA
Servicio Técnico Aéreo de México	FAA

Turbotec	FAA
Qet Tech Aerospace	FAA
Servicios Aeronáuticos Quintana, S.A DE C.V.	FAA
Aeroservicios Especializados del Noreste, S.A	FAA



Por otro lado, la DGAC convalida permisos de talleres extranjeros otorgados por la autoridad certificadora de sus países para que dichos talleres puedan realizar trabajos y servicios de mantenimiento a aeronaves con registro y matrícula mexicanas en los países citados. Se les denomina Talleres Extranjeros Convalidados por la DGAC, se ha logrado al mes de abril de 2018 convalidar 132 talleres extranjeros en los siguientes países:

Total de Talleres Extranjeros Convalidados por la DGAC	
EUA	102
Canadá	9
Alemania	4
Portugal	1
España	1
Francia	3
Inglaterra	3
Suiza	1
China	1
Israel	1
Japón	1
Colombia	1
Costa Rica	1
El Salvador	1
Brasil	2
Total	132

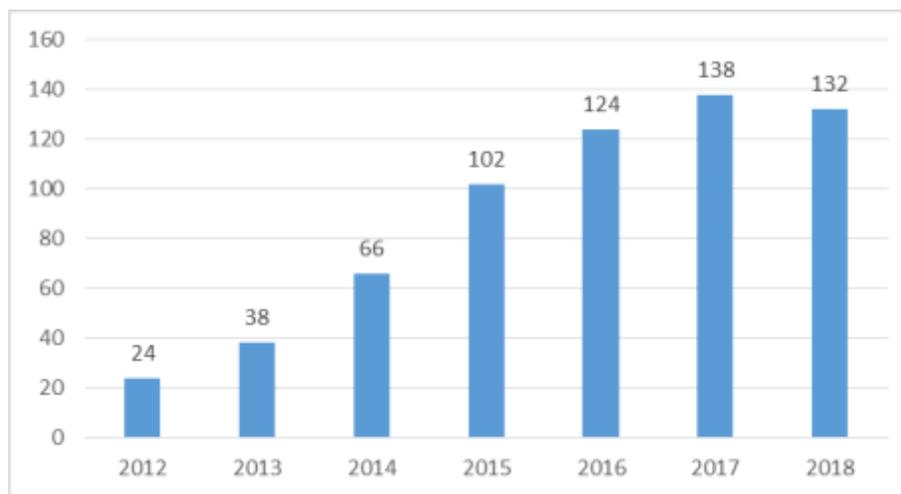
Número total de Talleres Aeronáuticos Extranjeros Convalidados por la DGAC



Total de Talleres Aeronáuticos Extranjeros Convalidados por la DGAC

Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Talleres Extranjeros Convalidados por la DGAC	24	38	66	102	124	138	132

Total de Talleres Aeronáuticos Extranjeros Convalidados por la DGAC



Se logró incrementar el número de Talleres Aeronáuticos Extranjeros Convalidados por la DGAC en seis años de 2012 a abril de 2018.

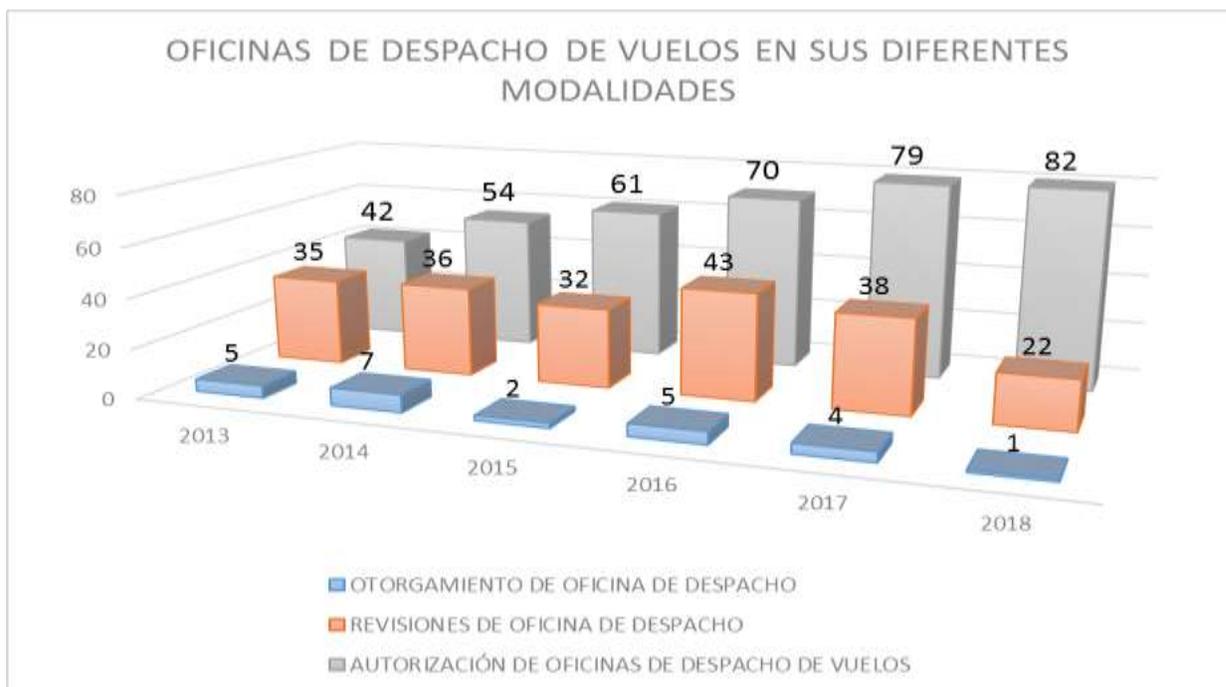
Oficinas de Despacho de Vuelos en sus Diferentes Modalidades.

Los servicios de una oficina de despacho de vuelo incluyen, entre otros, la asistencia en la elaboración del plan de vuelo, plan operacional de vuelo, informe meteorológico, manifiesto de peso, carga y balance y la vigilancia de vuelos y de la operación de aeronaves que coadyuvan a la seguridad en la operación de los vuelos y, por tanto, a la prevención de accidentes e incidentes aéreos, salvaguardando con ello la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, esta Autorización se revalida cada dos años.

Durante el período de diciembre de 2012 al 31 de julio de 2018, los trámites que ha realizado la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionados con Oficina de Despacho de Vuelos en sus Diferentes Modalidades se observan en las siguientes tablas y gráfica 17.1:

OFICINAS DE DESPACHO DE VUELOS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES	2013	2014	2015	2016	2017	2018
OTORGAMIENTO DE OFICINA DE DESPACHO	5	7	2	5	4	1
REVISIONES DE OFICINA DE DESPACHO	35	36	32	43	38	22
AUTORIZACIÓN DE OFICINAS DE DESPACHO DE VUELOS	42	54	61	70	79	82

(Tabla 17.1)



(Gráfica 17.1)

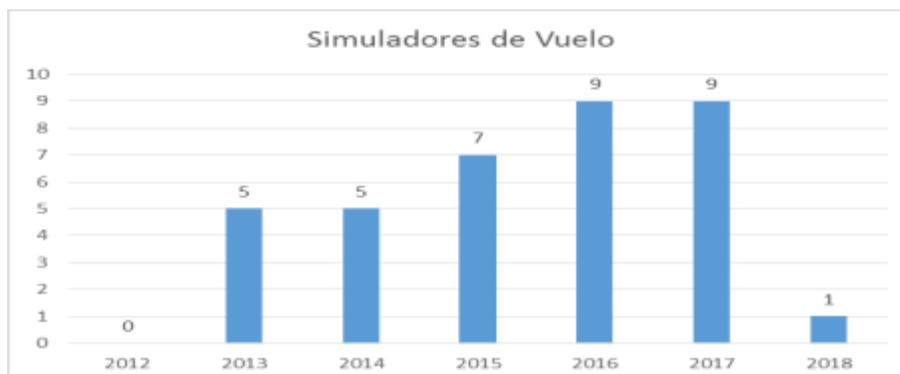
Certificación y Convalidación de Simuladores, Entrenadores y equipos utilizados en la Aviación.

La certificación y convalidación de los Entrenadores Sintéticos de Vuelo y Simuladores de Vuelo, surge de la necesidad de tener aprobado (certificado) un equipo en el cual se pueda practicar diferentes métodos y maniobras en los diferentes aeronaves y aeropuertos a nivel mundial, así mismo a los alumnos que practiquen estas maniobras en estos equipos se les va haciendo un conteo de horas, para que a su vez puedan obtener su licencia dependiendo el tipo del mismo.

Durante diciembre de 2012 a julio de 2018 se han certificado un total de 38 Entrenadores Sintéticos de Vuelo, como se observa en la siguiente gráfica:



Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han certificado un total de 36 Simuladores de Vuelo, como se observa en la siguiente gráfica:



Acciones en Proceso de Ejecución:

En la actualidad se está elaborando la Circular Obligatoria para la Certificación de Entrenadores Sintéticos de Vuelo, la cual lleva un avance del 40 % así mismo se está elaborando la Norma Oficial Mexicana para Certificación de Simuladores de Vuelo, la cual lleva un avance del 20%.

Convalidación de la Instalación de Equipos a Bordo de las Aeronaves.

La Convalidación de la Instalación de Equipos a Bordo de las aeronaves, se ha llevado a cabo para dar cumplimiento a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables al equipo a certificar (CVR, FDR, ELT, XPDR, TCAS, GPWS y GPS).

Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han convalidado un total de 1,660 equipos a bordo de las aeronaves, como se observa en la siguiente gráfica:

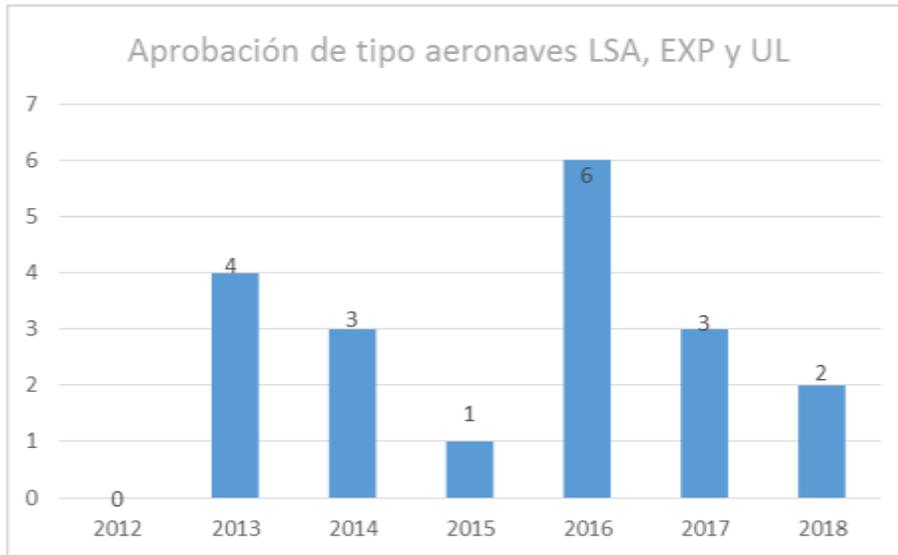


Aprobación de Tipo de Aeronaves Ligeras Deportivas (LSA), Experimentales (EXP) y Ultraligeras (UL).

La Ley de Aviación Civil señala que toda aeronave, para realizar vuelos, debe contar con el certificado de aeronavegabilidad, el cual debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano y cuya obtención se sujeta a las pruebas, control técnico y a los requisitos de mantenimiento que se establezcan en los reglamentos, y en todos los casos las aeronaves deben tener los documentos y equipo señalados en los tratados correspondientes, normatividad y demás disposiciones legales aplicables.

Logros alcanzados (diciembre de 2012 a julio 2018).

Durante el período de diciembre de 2012 a julio de 2018 se han emitido un total de 17 aprobaciones de tipo para aeronaves LSA, EXP y UL, como se observa en la siguiente gráfica:



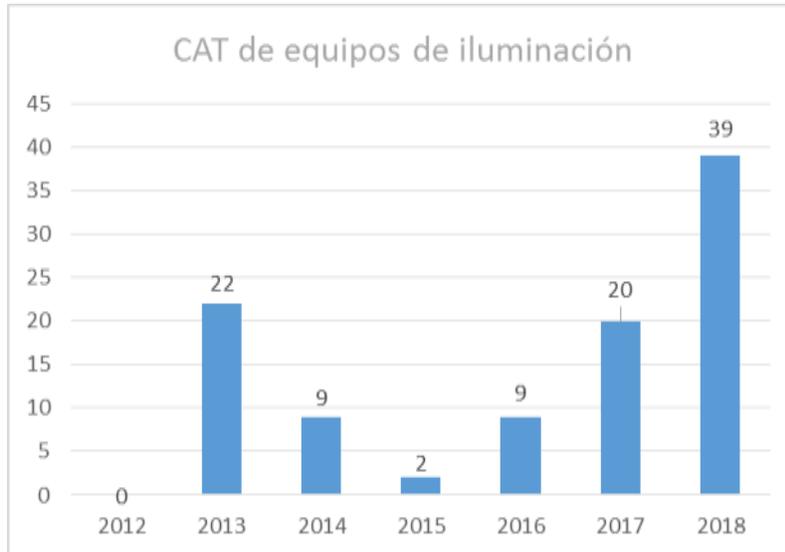
Acciones en Proceso de Ejecución:

En la actualidad se está elaborando la Revisión No. 1 de la Circular Obligatoria “Que regula los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves ultraligeras y las experimentales para poder obtener una aprobación de tipo, y los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves ligeras deportivas para poder obtener un certificado de tipo, la cual lleva un avance del 30 %.

Certificados de Aprobación Tipo (CAT) de equipos de iluminación y apoyo a la navegación para aeropuertos.

Los equipos de iluminación y apoyo a la navegación para aeropuertos, diseñados y/o fabricados en el extranjero necesitan contar con el Certificado de Aprobación Tipo que emite la autoridad aeronáutica, mediante la revisión de las pruebas de los laboratorios autorizados, para así poder ser instalados en los diferentes aeropuertos y helipuertos existentes en el País, y tener la certeza que dichos equipos cumplen con los requisitos técnicos necesarios para funcionar de manera segura.

Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han convalidado un total de 101 equipos de iluminación y ayudas visuales para aeropuertos, como se observa en la siguiente gráfica:



Acciones en Proceso de Ejecución:

En la actualidad se está elaborando la Circular Obligatoria para los equipos de iluminación y apoyo a la navegación para aeropuertos, con un avance del 90%.

Convalidación de Certificados de Tipo de Aeronaves.

La Convalidación de los Certificados de Tipo de las aeronaves se realiza previo a que se otorgue el Certificado de Aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en territorio nacional, de acuerdo con el artículo 127 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

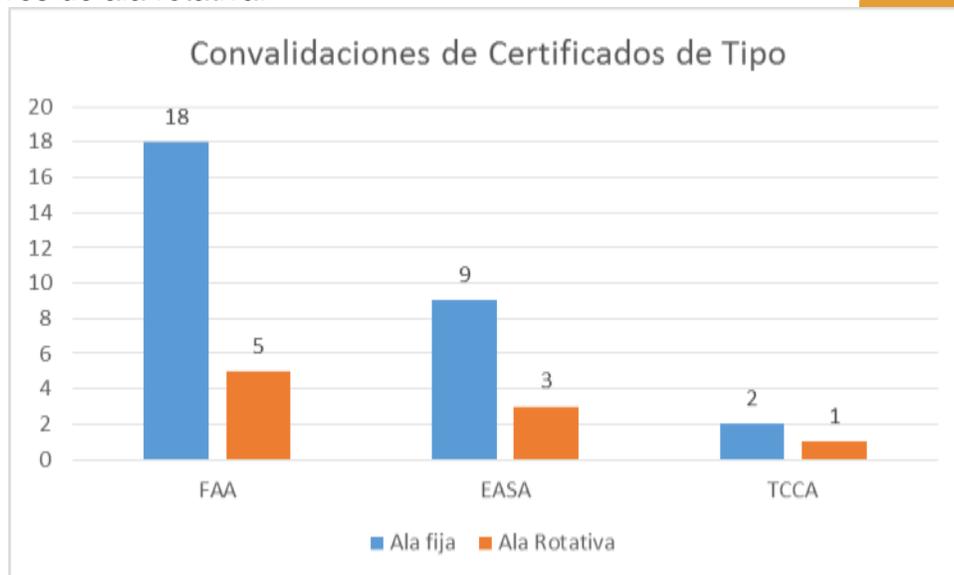
Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han convalidado un total de 38 Certificados de Tipo de aeronaves, como se observa en la siguiente gráfica:



De los 38 Certificados de Tipo Convalidados, 23 fueron expedidos por la FAA, 12 por la EASA y 3 por TCCA.



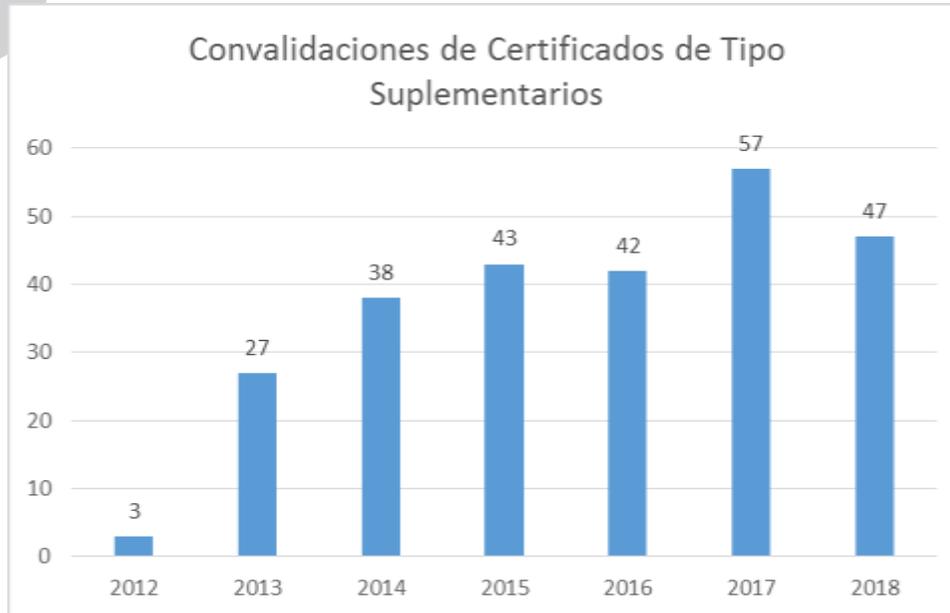
De los 38 Certificados de Tipo, 29 pertenecen a aeronaves de ala fija, y 9 a aeronaves de ala rotativa.



Convalidación de Certificados de Tipo Suplementarios de Aeronaves.

La Convalidación de los Certificados de Tipo Suplementarios se realiza previo a que sean instalados en aeronaves matriculadas en territorio nacional.

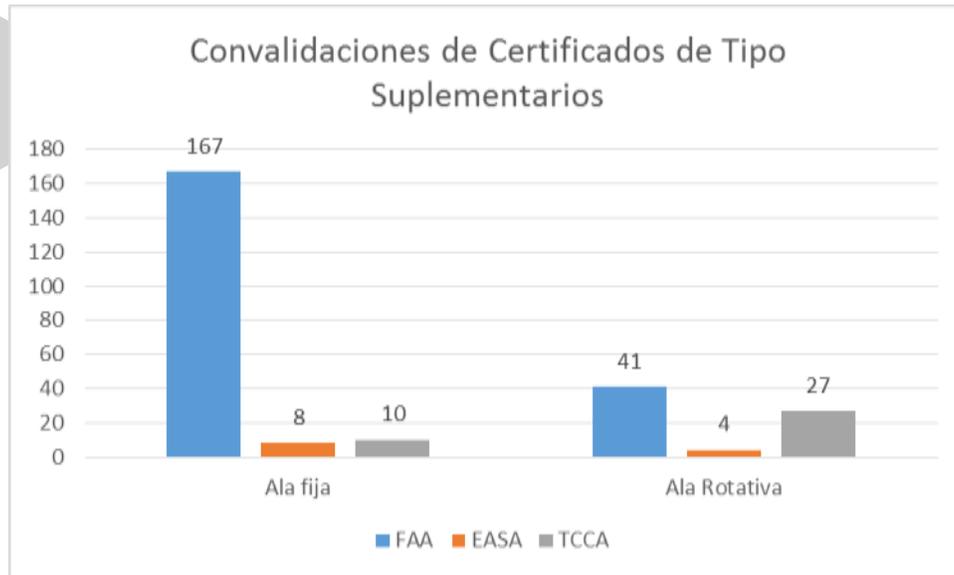
Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han convalidado un total de 257 Certificados de Tipo Suplementarios, como se observa en la siguiente gráfica:



De los 257 Certificados de Tipo Suplementarios convalidados, 208 fueron expedidos por la FAA, 12 por la EASA y 37 por TCCA.



De los 257 Certificados de Tipo Suplementarios, 185 pertenecen a aeronaves de ala fija, y 72 a aeronaves de ala rotativa.



Convalidación de las Pruebas UN de Envases y Embalajes Industriales.

La convalidación de las pruebas UN, de Envases y embalajes Industriales surge por la necesidad de transportar Mercancías Peligrosas en transporte aéreo, mediante envases o embalajes que han aprobado varias pruebas de calidad y que son certificados por un laboratorio mexicano como lo es NORMEX.

Durante diciembre de 2012 hasta julio de 2018 se han certificado un total de 54 empresas que se le han certificado diferentes tipos de envases y embalajes, como se observa en la siguiente gráfica:



Las empresas que se han certificado sus envases o embalajes son:

1. Envases y Laminados, S.A. de C.V.
2. Plásticos Arcoíris, S.A. de C.V.
3. Plastank, S.A. de C.V.
4. Van Leer mexicana, S.A. de C.V.
5. Fischer, S.A. de C.V.
6. Plasti-Envases, S.A. de C.V.
7. Tambores Metálicos Regiomontanos, S.A. de C.V.
8. Visaplast, S.A. de C.V.
9. Industrial de Envases Ulloa, S.A. de C.V.
10. Ferroenvases, S.A. de C.V.
11. Envases Universales de México, S.A. de C.V.
12. Greif México, S.A. de C.V.
13. Metalurgia Lazcano, S.A. de C.V.

Acciones en Proceso de Ejecución:

En la actualidad se está elaborando la Circular Obligatoria para la Convalidación de las Pruebas UN de Envases y Embalajes Industriales, la cual lleva un avance del 30 %.

Declaración Conjunta de Intención sobre Colaboración en el Ámbito de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)/Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) entre México y Otros países.

El día 24 de julio de 2017, se celebró una reunión entre esta DGAC y el Ministerio de Transportes de Canadá, con la finalidad de conjuntar esfuerzos para promover una homologación de estándares técnicos en lo referente a Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)/Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), que permita el desarrollo de un vínculo técnico, tecnológico y comercial entre ambos países, para fortalecer su regulación y el crecimiento ordenado y seguro de sus operaciones.

En esta reunión se llevó a cabo un intercambio de marcos regulatorios concerniente a RPAS/UAS, de la misma manera se habló del crecimiento exponencial de las operaciones de los sistemas y la necesidad de generar acuerdos bilaterales que permitan la operación comercial de RPAS/UAS pertenecientes a empresas mexicanas en Canadá y viceversa.

Dentro de los acuerdos se generaron los siguientes:

Ambas representaciones estuvieron de acuerdo en generar un vínculo que promueva el crecimiento de la industria de RPAS/UAS.

Ambas representaciones están de acuerdo en mantener un nivel de seguridad operacional aceptable que genere un ambiente de convivencia entre las aeronaves civiles tripuladas y los RPAS/UAS.

La representación canadiense solicitó a la DGAC revisar y comentar la propuesta de Memorando de Entendimiento en materia de cooperación sobre vehículos aéreos no tripulados entre la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Ministerio de Transportes de Canadá.

El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, y el Ministro de Transporte de Canadá, Marc Garneau, firmaron la Declaración Conjunta de Intención en el ámbito de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia no tripuladas (drones), la cual tiene por objetivo que ambas naciones fortalezcan y amplíen su cooperación en el ámbito de las naves no tripuladas, con énfasis en la seguridad y vigilancia de sus operaciones.

Para ello las partes intercambiarán información y cada una impulsará un marco jurídico para la seguridad operacional relacionada con los drones; además de que fomentarán el intercambio de capacitación y servicios aeronáuticos a las empresas del otro país.

Acciones en Proceso de Ejecución:

En Septiembre se tuvo una reunión entre la DGAC y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América, con la finalidad de conjuntar esfuerzos para promover una homologación de estándares técnicos en lo referente a Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)/Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), que permita el desarrollo de un vínculo técnico, tecnológico y comercial entre ambos países, para fortalecer su regulación y el crecimiento ordenado y seguro de sus operaciones.

Para el 2018, se estima estar firmando entre el Secretario de Comunicaciones y Transportes y el Administrador Federal de Aviación de los Estados Unidos de América, la Declaración Conjunta de Intención en el ámbito de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia no tripuladas (drones), la cual tiene por objetivo, que ambas naciones fortalezcan y amplíen su cooperación en el ámbito de las naves no tripuladas, con énfasis en la seguridad y vigilancia de sus operaciones.

Asistencia FAA Comparación FAR 145 vs NOM 145

Se trata de un proyecto que se tiene con la FAA para homologar la regulación aeronáutica relativa a los talleres aeronáuticos entre ambos países, lo que

apoyaría la ampliación del Acuerdo BASA para que cubra los talleres aeronáuticos.

Objetivo: El reconocimiento entre FAA y DGAC de normas similares en materia de certificación de talleres aeronáuticos, traería como consecuencia la aceptación de los certificados que un país y otro emita, lo que evitaría el dispendio de recursos por parte de los talleres aeronáuticos al solo atender las inspecciones de una sola autoridad, ya que la contraparte aceptaría lo que cada autoridad haga en esta materia. En la actualidad, un taller tiene que atender los requerimientos e inspecciones de ambas autoridades.

Acciones en Proceso de Ejecución:

Las pláticas para homologar la regulación de talleres aeronáuticos iniciaron en 2015, en donde la FAA manifestó que para extender el acuerdo BASA es necesario que la regulación mexicana sea al menos similar a la de la FAA.

En este sentido, la DGAC se ha dado a la tarea de revisar y adecuar la NOM-145, encontrándose actualmente el proyecto de norma con un avance del 60%.

Una vez finalizada y publicada la nueva NOM-145, se iniciarán las negociaciones pertinentes que permita extender el BASA actual a la certificación de talleres aeronáuticos.

Se dará continuidad con la revisión y adecuación de la NOM-145. Una vez concluida, se llevará a cabo su proceso de emisión, publicando en el DOF el proyecto de Norma, esperar comentarios en el periodo de consulta pública, contestar comentarios y finalmente emitir la norma definitiva, todo esto con el aval de la COFEMER.

Una vez hecho lo anterior, convocar a reunión con FAA para analizar la referencia cruzada y negociar en torno a la ampliación del BASA.

Ventanilla Única Digital

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece que las estrategias transversales se aplicarán normativamente a través de programas especiales; como lo es el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, el cual incorpora, entre otros, el objetivo de "*Establecer una Estrategia Digital Nacional que acelere la inserción de México en la Sociedad de la Información y del Conocimiento*".

Derivado a lo anterior se establece la Ventanilla Única Nacional que ofrece a la ciudadanía un punto de acceso para consultar información y realizar trámites de todas las dependencias de la Administración Pública Federal. La Ventanilla Única Nacional estará disponible a través de diversos canales de atención ciudadana como acceso web (www.gob.mx), telefónico, presencial y móvil.

La Dirección General de Aeronáutica Civil con el objetivo de dar cumplimiento a esta disposición y un mejor servicio a la ciudadanía se encuentra trabajando en poner en práctica las acciones establecidas por el Decreto publicado de la Ventanilla única Nacional como lo son:

- Realizar la viabilidad de trámites que puedan presentarse por medios electrónicos

En la siguiente tabla se menciona el total de trámites que se han trabajado por año para que puedan ser ingresados tanto por ventanilla única presencial como por internet:

Año	Cantidad de trámites Nivel de Digitalización E3	Cantidad de trámites Nivel de Digitalización E4
2014	17	0
2015	33	0
2016	75	0
2017	30	0
2018	0	1

Nos encontramos trabajando en la etapa de análisis de procesos, todo esto en conjunto con la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (UTIC) y las áreas involucradas de los trámites con la finalidad de que todos los tramites lleguen a poder integrarse al proyecto de un Gobierno Cercano y Moderno, para que de esta manera sea viable el ser recibidos tanto por ventanilla única presencial como por internet.

Ventanilla Única de Servicios

Se llevó a cabo el desarrollo en el Sistema Institucional de Aeronáutica Civil (SIAC) de los módulos correspondientes a la Ventanilla Única de Servicios, con el objetivo de que las áreas del Registro Aeronáutico Mexicano, el departamento de Pólizas y Seguros así como los Inspectores de Aeronavegabilidad de cada una de las comandancias les sea permitido el seguimiento a sus trámites y actividades por medio de éste sistema, del cual no se ha realizado la implementación derivado a la falta de migración del histórico de datos, es decir, la migración de la Base de Datos.

Asimismo, se realizó la implementación y puesta en marcha del trámite de la Dirección de Aeropuertos SCT-02-069 “*Autorización de planos de construcción o instalaciones dentro de la zona de protección de un aeródromo civil*” en un nivel de digitalización E4, es decir, el ciudadano puede ingresar su solicitud vía internet y éste será respondido por este mismo medio, lo cual permite que el solicitante no requiera acudir a las instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, adicional al ingreso de manera presencial que se encuentra como forma de ingreso de solicitudes.

Otorgamiento del Título de Concesión al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)

Principales acciones realizadas.

Desde hace más de dos décadas se ha hecho patente la necesidad de ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para que sea acorde al crecimiento del país. El incremento en transporte de pasajeros y mercancías ha generado que, la capacidad del actual aeropuerto sea insuficiente.

El Aeropuerto Internacional Benito Juárez es la piedra angular del transporte aéreo en México. Es el punto nodal que conecta el país con el resto del mundo y las diversas regiones al interior de la nación. Es puerta de entrada del turista y del viajero de negocios, atendiendo a una tercera parte de los pasajeros en México.

En materia comercial, concentra el 56% de las mercancías que se comercian vía aérea con el resto del mundo, lo que lo convierte en pieza clave para la competitividad.

La saturación operativa del aeropuerto restringe significativamente la posibilidad de mantener un crecimiento elevado y sostenido a través de un aumento en la productividad. México ocupa el lugar 55 en competitividad, el 49 en infraestructura aeroportuaria, muy por debajo de su potencial como la doceava economía del mundo.

El Gobierno Federal reconoce el fuerte vínculo entre infraestructura y productividad, reflejado en el Programa Nacional de Infraestructura, que cuenta con una ambiciosa estrategia para detonar mayores inversiones en infraestructura de transporte y logística. Para dar respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el centro del país, por lo que se estableció el compromiso para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Desde el inicio de la presente administración, el Gobierno de la República se dio a la tarea de solucionar la necesidad aeroportuaria del centro del país. Para ello, en conjunto con expertos de reconocimiento nacional e internacional, se realizaron estudios aeronáuticos, hidrológicos, geotécnicos, ambientales, arquitectónicos e de ingeniería, para determinar las características más adecuadas del Nuevo Aeropuerto.

Con la solidez de estos estudios, es que el 02 de septiembre de 2014, con motivo del Segundo Informe de Gobierno, se dio el anuncio formal de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, definiéndose que, por cercanía, eficiencia, factibilidad técnica, hidráulica y ambiental, la ubicación más adecuada para el proyecto, eran los terrenos ubicados en la zona contigua al actual aeropuerto.

La construcción de este aeropuerto será uno de los 3 mayores proyectos de infraestructura aeroportuaria a nivel mundial en la actualidad. El proyecto contará en su etapa de máximo desarrollo con 6 pistas y transportará cerca de 120 millones de pasajeros al año, incrementando cuatro veces la capacidad actual.

La primera etapa contará con 3 pistas con operación simultánea y capacidad para más de 50 millones de pasajeros anuales. Será un aeropuerto con capacidad de expansión conforme a las necesidades de desarrollo que vaya requiriendo el país, logrando atender las necesidades aeroportuarias de los siguientes 50 años, con lo que se sentaran las bases de un modelo de crecimiento de largo plazo, transexenal, sobre el que se busca construir el México del futuro.

Logros

El actual AICM tiene una condición de saturación de capacidad, que se ha declarado oficialmente en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 29 de septiembre de 2014, “Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez”, esta declaratoria tiene como antecedente otra declaratoria de saturación del AICM, publicada en el DOF del 17 de abril de 2013.

Esta declaratoria se sustentó en el Dictamen de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Órgano Desconcentrado de la SCT, derivado del análisis de las estadísticas operacionales del período Septiembre de 2013 a Agosto de 2014, y que se remitió a la DGAC en abril de 2014, quien a través de la Dirección de Aeropuertos, habiendo realizado la confrontación y corroboración con la información de Programa Maestro de Desarrollo 2012-2016 del AICM, ratificó la condición de saturación.

A partir de esta consideración y frente a la creciente demanda de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y bienes, y en consecuencia del importante

crecimiento previsto para la flota de las aerolíneas nacionales, el proyecto del (NAICM) se consolidó como una necesidad de primordial importancia para el Gobierno Federal, quien tenía la compleja responsabilidad de subsanar dicha condición, encaminada a mantener el constante flujo de pasajeros y mercancías en la zona centro del país, buscando de igual manera, posicionar a México como una potencia turística mundial.

En consideración de esta condición de saturación del AICM, y en conocimiento de que las opciones de crecimiento eran prácticamente nulas y complejas aun considerando la capacidad del Sistema Aeroportuario Metropolitano al considerar las capacidades de aeropuertos satélites a la ciudad de México, desde el inicio de la presente administración, el Gobierno de la República se dio a la tarea de buscar una solución a la necesidad aeroportuaria del centro del país.

Para ello, en conjunto con expertos de reconocimiento nacional e internacional, se realizaron estudios aeronáuticos, hidrológicos, geotécnicos, ambientales, arquitectónicos y de ingeniería, para determinar las características más adecuadas del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El Gobierno Federal, a través de la DGAC, de la SCT, en conjunto con el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM) inició actividades en los siguientes frentes:

Normativo: Solicitar de acuerdo a las leyes y reglamentos aplicables iniciar con la solicitud de la concesión para la construcción, operación, administración y explotación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), misma que fue presentada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con fecha 26 de Junio de 2014, dicha empresa, es de participación estatal mayoritaria integrante de la Administración Pública federal, por lo que se actualiza el supuesto establecido en los artículos 14 de la Ley de Aeropuertos, 13 y demás relativos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Proyecto. Definición y desarrollo del concepto y proyecto ejecutivo del NACIM, lo que quedaría plasmado como el Plan Maestro de Desarrollo del NAICM, con una proyección a partir de 2020, año inicial de operación y hasta el 2065 cuando se alcanzaría en su etapa de máximo desarrollo.

Se determinó con base a los estudios técnicos que, por cercanía, eficiencia, factibilidad técnica, hidráulica y ambiental, la ubicación más adecuada para el nuevo aeropuerto serían los terrenos propiedad del Gobierno Federal en la zona contigua al actual aeropuerto.

Para tal fin, La Secretaría de la Función Pública por conducto de La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó en concesión por acuerdo publicado en el DOF del 19 de septiembre de 2014, sobre un inmueble de alrededor de 4,431

hectáreas, en el Estado de México, al nororiente de la Ciudad y del actual AICM, para el desarrollo de este nuevo aeropuerto.

La SCT a través de la Unidad de Asuntos Jurídicos, en coordinación con la DGAC, a través de la Dirección General Adjunta Técnica y la Dirección de Aeropuertos se dieron a la tarea de evaluar la solicitud de concesión presentada por el GACM, así como de sus capacidades técnicas, administrativas, jurídicas y financieras, a fin de dictaminar la viabilidad el otorgamiento de la concesión.

Una vez validado lo anterior, la Dirección de Aeropuertos de la DGAC, realizó las coordinaciones necesarias para consultar con la Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de acuerdo a lo establecido en los artículos 21 de la Ley de Aeropuertos y 21 de su Reglamento, obteniendo la opinión favorable al respecto del otorgamiento de la concesión el 26 de junio de 2014.

Asimismo, la Comisión Federal de Competencia, mediante resolución de fecha 16 de julio de 2014, emitió su opinión favorable a fin de que la SCT otorgue la referida concesión.

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 13 de la Ley de Aeropuertos en la segunda sesión extraordinaria de 15 de agosto de 2014, el Consejo de Administración de la sociedad Concesionaria del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. no manifestó interés en obtener la presente Concesión.

Mediante acuerdo publicado en el DOF el 19 de septiembre de 2014, la Secretaría de la Función Pública, por conducto del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes nacionales, destinó a favor de la SCT, los inmuebles con una superficie de 4,431-16-40.545 hectáreas, ubicados en el Estado de México, que se utilizarán para la construcción, administración, operación, y explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, del nuevo aeropuerto, en este sentido, el Gobierno Federal tiene pleno dominio de los inmuebles antes referidos, los cuales están sujetos al régimen del dominio público de la Federación, y por tanto, la SCT contó con la facultad de otorgar la solicitada Concesión respecto de dichos bienes, en términos de los artículos 20 de la Ley de Aeropuertos y 28, fracción V, de la Ley General de Bienes Nacionales.

Una vez acreditadas y validadas las capacidades requeridas conforme a lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, la SCT, otorgó el Título de Concesión correspondiente al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., siendo publicado en el DOF, del 26 de enero del 2015, la cual tiene el siguiente objeto:

Una Concesión para usar, explotar y aprovechar los Bienes Concesionados; y

Una Concesión para construir, administrar, operar y explotar el Aeropuerto.

En la Concesión se determina que el aeródromo civil se clasificará con clave de referencia de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) “4F”, Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI), Categoría 9, para operaciones en condiciones de reglas de vuelo visual (VFR) y reglas de vuelo por instrumentos (IFR), con condiciones meteorológicas adecuadas, con operaciones en horarios diurno y nocturno y aeronave de diseño acorde a la citada clave de referencia.

Acciones en proceso de ejecución

Como parte de las actividades en proceso de ejecución, derivadas del otorgamiento de la referida concesión, la DGAC, a través de la Dirección de Aeropuertos, ha dado seguimiento puntual a los diversos proyectos presentados para la construcción del Nuevo Aeropuerto por parte del titular de la Concesión.

En seguimiento a los trámites de los proyectos presentados, se llevó a cabo el Taller “Proyectos de Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México DGAC-GACM” del 07 al 10 de febrero de 2017, con la participación del personal de la Dirección de Aeropuertos y del GACM, en los cuales fueron presentados y revisados de manera general los primeros proyectos del nuevo aeropuerto.

Los proyectos que se han autorizado son los siguientes:

1.- Proyecto Integral de Barda, Camino Perimetral, Alumbrado, Servicios Inducidos, Casetas de Acceso del NAICM y Torre de Control.

La Dirección General de Aeronáutica Civil autorizó el día 30 de abril de 2015 la Construcción de Barda Perimetral Zona Norte del Polígono (a partir del km 17+200 hasta 20+000). Asimismo, aprobó la Construcción de Camino Perimetral.

Posteriormente el día 30 de marzo de 2017, se autorizó la construcción de Barda Perimetral Segunda y Tercera Etapa (Tramo Poniente – Circuito Exterior Mexiquense y Tramo Sur – Carretera Peñón Texcoco respectivamente) y la construcción del Camino Perimetral Tramo Poniente y Tramo Sur.

La Barda Perimetral establecerá una frontera física, protectora y disuasoria frente a posibles intrusiones en las zonas restringidas de seguridad además de servir como soporte para la instalación de elementos de vigilancia y detección.

Se diseñó y proyectó una barda perimetral mixta de concreto armado de 1.50 m de murete y 3.50 m de malla tipo Irving, resultando una altura de 4.50 m sobre el nivel del terreno proyectado, se trata de elementos prefabricados de concreto armado

compuesto por una zapata de 8.61 m. de largo 2.20 m. de ancho y un peralte de 0.30 m.

Por otra parte, el camino perimetral se diseñó con una longitud aproximadamente de 6.10 km, un ancho de calzada de 8.00 m y una superficie provisional de rodamiento consistente en una sub-base granular, el alumbrado se proyectó para el camino de acceso del tipo autónomo por medio de un sistema fotovoltaico con banco de baterías integrado y con lámparas tipo LED con un mantenimiento mínimo; el sistema cuenta con paneles de celdas fotovoltaicas de baja reflexión solar para evitar afectaciones en las operaciones de despegue y aterrizaje. Estos paneles toman energía de la luz solar y la almacena en un módulo de baterías.

De conformidad con información proporcionada por el concesionario, se cuenta con un avance físico de la obra del 100.00%.

2.- Sistema de Precarga e Instrumentación Geotécnica, Infraestructura, Estructura de pavimentos y ayudas visuales para las pistas 2 y 3.

El proyecto se autorizó el 13 de junio de 2016, (diseño y geometría de pista 2 con orientación 17-35 y para la pista 3 con orientación 18-36), de igual manera, se aprobó el sistema de precarga y estructura de pavimentos para ambas pistas.

Las Pistas 2, 3 y 6 se construirían primero en la Fase 1, las Pistas 2 y 3 se designarán para el tráfico comercial definiendo así la Zona de Operaciones Oeste, la plataforma inicial para el desarrollo, estas pistas son paralelas con una separación entre ejes de pista de 1727.5m, espacio suficiente para permitir operaciones totalmente independientes, ambas pistas son de 5,000m de largo y 60m de ancho, adecuadas para las operaciones de largo alcance de aeronaves de Código F más pesadas que se permitan en este sitio.

La Pista 2, 3 y 6 tienen un rango de capacidad estimada entre los 138-144 movimientos por hora y entre 819,000 a 855,000 movimientos anuales, asumiendo que ocurran la menor cantidad posible de cruces de pistas; el rango más bajo representa la capacidad calculada basada en reglas y tecnologías de control de tráfico aéreo (CTA) existentes y el rango más alto indica la capacidad basada en una modernización (alta) que las reglas y tecnologías de control de tráfico aéreo (CTA) asumirían.

Como parte del mejoramiento de suelo, se aplicará 2.00 m de material de sobrecarga de la capa de 1.55 de tezontle, este material de sobrecarga consiste de un agregado de piedra que deberá ser adecuado para su reutilización en la mezcla de las capas permanentes de cimentación de pavimento.

Independientemente de los asentamientos obtenidos después de la precarga y como resultado del proceso de construcción, se requiere una capa de nivelación

de tezontle para nivelar el sitio y restituir el lugar hacia una superficie uniforme con los niveles de diseño.

De conformidad con información proporcionada por el concesionario, se cuenta con un avance físico para la pista 2 de la obra del 69.19% y para la pista 3 de 51.679%

3.- Subestación Eléctrica Switcheo y la Subestación Eléctrica Aeropuerto

El proyecto se autorizó el 01 de junio de 2017, consistente en la Construcción de la subestación eléctrica “Switcheo”, así como la construcción de la subestación Eléctrica “Aeropuerto”.

Esta subestación se localiza dentro del polígono del NAICM, cercano a una vialidad principal, a efecto de contar con un acceso independiente de los controles de acceso del NAICM, para que CFE pueda dar atención en condiciones normales y de contingencia.

Esta instalación será construida por GACM, pero formará parte del sistema eléctrico de 230 kV de la Red Nacional de Transmisión, será operada por el Centro Nacional de Control de Energía (CENACE) y mantenida por CFE como empresa eléctrica suministradora.

De conformidad con información proporcionada por el concesionario, se cuenta con un avance físico del 68.40%.

4.- Proyecto Ejecutivo de la Torre de Control de Tránsito Aéreo (TCTA)

El 20 de julio de 2017, se autorizó la Construcción de la Torre de Control de Tránsito Aéreo, la cual contará con una altura máxima de 92.25 m.

La Torre de Control marca un hito de referencia para la Ciudad de México y Latinoamérica, cuenta con un riguroso programa de necesidades y con un diseño vanguardista; esta edificación satisface los servicios operacionales y navegación aérea, pronóstico y observación meteorológica y el control de plataforma y asignación de aparcamiento de aeronaves.

La torre de control se compondrá por dos edificios, el edificio base de soporte y la Torre de control, será un edificio concéntrico de geometría monolítica con perfil simple y limpio que tiene por concepto la elegancia, estará coronada por tres niveles acristalados.

El fuste estará compuesto por un núcleo estructural y un recubrimiento de paneles de fachada, las tres últimas plantas constituirán la cabina de la Torre y su función

será albergar el cuarto de control aéreo; la superficie del terreno es regular rectangular aproximadamente de 23,102 m².

Debido a que el sitio del NAICM es muy grande, se buscó una ubicación óptima para obtener un equilibrio en las distancias de visión de la torre hacia los umbrales de todas las pistas y poder proporcionar las alturas máximas de las torres dentro de las superficies de aproximación fallida.

La ubicación óptima en términos de altura de la torre es el centro de la zona de operaciones Oeste, la altura máxima de la torre está limitada por las Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO) para aproximaciones por instrumentos en las pistas 1, 2, 3 y 4.

Las SLO se evaluaron para cada una de las pistas en ambas direcciones, para la normatividad de libramiento de obstáculos del sistema de aterrizaje por instrumentos de precisión (ILS), Categoría I (CAT-I) y Categorías II/III (CAT-II/III).

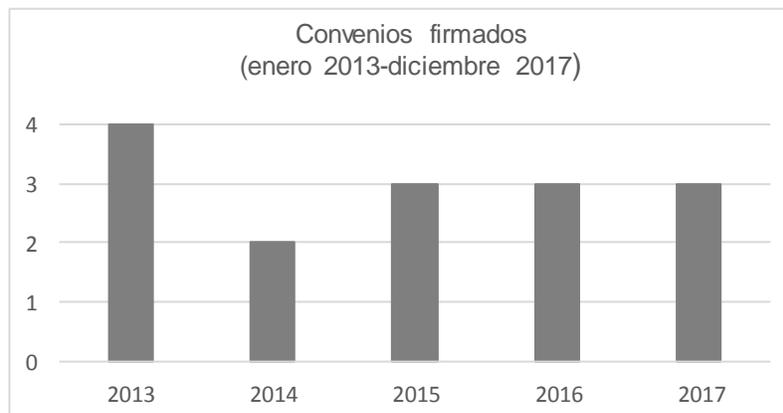
La elevación del umbral de la pista se calculó también en la misma elevación que la planta baja de la TCTA.

Con base en la información proporcionada por el concesionario, se cuenta con un avance físico del 21.45%.

Convenios Internacionales.

Principales acciones realizadas

- Negociaciones celebradas
- Entre diciembre de 2012 y julio de 2018 treinta y dos (32) negociaciones aéreas fueron celebradas, con ello se continúa promoviendo la conectividad de México con el mundo.
- Convenios firmados
- Se firmaron quince (15) Convenios o Acuerdos modificatorios en total, entre enero diciembre 2012 y julio de 2018, el índice más alto registrado en una sola administración.



Destacan los acuerdos firmados con los socios de la región América del Norte: Estados Unidos (18 de diciembre de 2015) y Canadá (Convenio, 18 de febrero de 2014 y modificación, 29 de junio de 2017), ambos ya fueron aprobados por el Senado de la República.

- Convenios que entraron en vigor

Durante el periodo diciembre 2012 - julio 2018 entraron en vigor doce (12) convenios bilaterales aéreos: Estados Unidos, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Jamaica, Paraguay, Turquía, Uruguay, Brasil, Portugal, Suiza, España e Israel.

- Modificaciones que entraron en vigor.

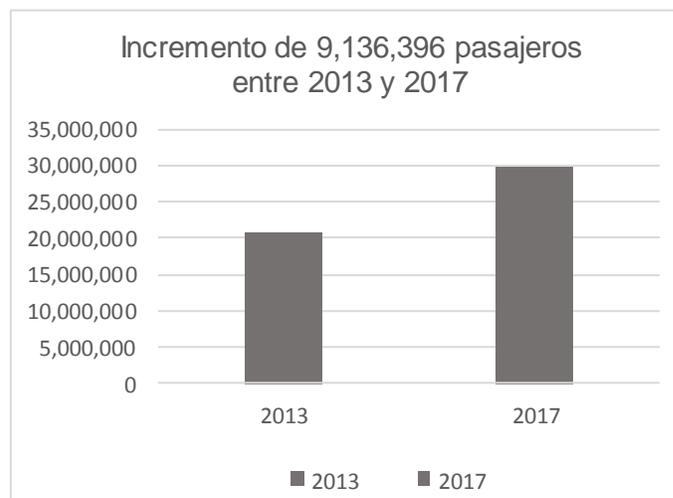
En el mismo periodo (2013-2018), entraron en vigor cuatro (4) modificaciones: Cuba, Italia, Panamá y Canadá.

Logros.

- Estados Unidos

Estados Unidos es el destino internacional con el mayor flujo de pasajeros. La entrada en vigor del nuevo Acuerdo de Servicios Aéreos con ese país eliminó restricciones y favorece la competencia en beneficio del usuario. El nuevo Acuerdo ha repercutido en un incremento considerable en el número de pasajeros transportados.

1



- Canadá

Canadá es otro socio económico fundamental de México y representa el segundo destino internacional con mayor flujo de pasajeros. En febrero de 2014 se firmó un

¹ Fuente: La aviación mexicana en cifras, disponible en <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/amc-2016-i.pdf>

nuevo convenio bilateral que entró en vigor en julio de 2015, instrumento que ha favorecido notablemente el incremento de pasajeros entre 2013 y 2017.

2



Acciones en Proceso de Ejecución

- Negociaciones pendientes

Se tienen en puerta ocho (8) negociaciones con igual número de países: Panamá, Ucrania, Marruecos, Qatar, Líbano, Rumania, Argentina y Etiopía.

Concesiones y Permisos

Concesiones.

Se otorgaron dos (2) concesiones para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular: Link Conexión Aérea, S.A. de C.V. (concesión TAN-OR-LCT otorgada el 28 de enero de 2013) y Aéreo Calafia, S.A. de C.V. (concesión TAN-OR-CFV otorgada con fecha 6 de mayo de 2014). Con ello, se encuentran vigentes doce (12) concesiones, nueve (9) de pasajeros y tres (3) de carga.

Concesiones

Concesiones vigentes del servicio público de transporte aéreo nacional regular	
Pasajeros	Carga
9	3

Permisos de Aviación Regular

Modalidad	Permisos otorgados
Permiso de transporte aéreo internacional regular otorgado a sociedades extranjeras	85

² Fuente: La aviación mexicana en cifras, disponible en <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/amc-2016-i.pdf>

Nuevas Rutas Aéreas.

La DGAC-SCT ha promovido con aerolíneas tanto nacionales como internacionales la incorporación de nuevas rutas y el incremento de frecuencias en ciudades que así lo demandan.

De diciembre de 2012 hasta el 31 de julio de 2018 se autorizaron 1189 rutas, de las cuales 550 son rutas Nacionales y 639 Internacionales.

Rutas	Número de rutas			
	Hasta noviembre 2012	Diciembre 2012 - 31 julio 2018	Totales a 31 de julio de 2018	Crecimiento
Nacionales	654	550	1204	84%
Internacionales	187	312	499	167%
Internacionales	300	327	627	109%
Total	1141	1189	2330	104%

Permisos de Fletamento.

En el periodo de diciembre de 2012 a julio de 2018 se otorgaron el siguiente número de permisos:

Modalidad	Permisos otorgados
Permiso de transporte nacional de pasajeros de fletamento	2
Permiso de transporte nacional de carga de fletamento	2
Modalidad	Permisos otorgados
Permiso internacional pasajeros de fletamento operado por sociedad mexicana	2
Permiso internacional de carga de fletamento operado por sociedad mexicana	1
Modalidad	Permisos otorgados
Permiso internacional de pasajeros de fletamento operado por sociedad extranjera	38
Permiso internacional de carga de fletamento operado por sociedad extranjera	11
Total	56

Aviación General

Permisos otorgados (Diciembre 2012- Julio 2018)	
Servicios aéreos especializados	174
Taxi aéreo nacional	80
Taxi aéreo internacional	118
Total	372

Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

Considerando el contexto internacional altamente dinámico y en constante cambio, la Autoridad Aeronáutica reconoce el papel prioritario que desempeña la capacitación para garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil. Es por ello, que se manifiesta la necesidad de contar con Inspectores Verificadores Aeronáuticos debidamente capacitados y especializados, para hacer frente con toda oportunidad y conocimiento, a las responsabilidades inherentes a su carácter normativo y supervisor de las operaciones aéreas que se realizan en nuestro país.

En este sentido, el programa de capacitación de la Autoridad Aeronáutica, se fundamenta en los requerimientos del elemento crítico CE-4 del “Universal Safety Oversight Audit Programme” (USOAP), de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), del “International Aviation Safety Assessment Program” (IASA), de la Federal Aviation Administration (FAA), y lo establecido en el Manual de Autoridades Aeronáuticas: capítulo IV del Manual del Inspector de Licencias; numeral 3 del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad; numeral 4 del Manual del Inspector Verificador de Aeródromos; numeral 4 del Manual del Inspector de Navegación Aérea, y el numeral 2 del Manual de Investigador de Accidentes e Incidentes. Así como lo establecido en el numeral 7 de la Carta Política CP AV-13/10 R7 que establece el “Perfil, funciones, responsabilidades y política de capacitación del inspector verificador aeronáutico y de los inspectores investigadores de accidentes, adscritos a la Dirección General de Aeronáutica Civil”.



Por otra parte, y con la finalidad de promover programas que permitan a los usuarios cumplir con lo establecido en el transitorio QUINTO, del actual REGLAMENTO para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Educación Pública (SEP) suscribieron las Bases de Coordinación para la Profesionalización de los Pilotos Aviadores, cuyo objeto fue establecer los supuestos, procedimientos y requerimientos específicos mediante los cuales los pilotos aviadores podrán obtener cédula profesional, previo cumplimiento de los requisitos que exigen las disposiciones jurídicas aplicables.

Derivado de dichas Bases, el 31 de mayo de 2010 se emite por parte de la Dirección General de Acreditación Incorporación y Revalidación (DGAIR) de la SEP, la Resolución Administrativa contenida en el expediente DGAIR/P. A./286/036/2010, en la que se designa al Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), como institución evaluadora para que, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realice el procedimiento correspondiente a la acreditación de conocimientos adquiridos de manera autodidacta o a través de la experiencia laboral de los tipos medio superior y superior, correspondientes a los perfiles de Técnico Profesional Piloto Comercial de Aerostatos, Técnico Profesional Piloto Comercial de Aeronaves Ultraligeras, Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Ala Fija y Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Helicópteros, en el marco del acuerdo secretarial 286, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de octubre del año 2000, y del Acuerdo número 02/04/17 por el que se modifica el diverso número 286, de 18 de abril de 2017.



En el siguiente apartado, se encuentran los resultados obtenidos sobre las acciones implementadas por el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, entre el *primer día del mes de diciembre de 2012*, y el *último día del mes de abril de 2018*.

Concretamente se informa sobre el *Programa de Capacitación de la Autoridad Aeronáutica*, dentro del marco de transición de un enfoque sistémico global del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional de la OACI y del *Programa de Reconocimiento de Saberes Adquiridos*, como programa instrumentado por la DGAC para la *Profesionalización de los Pilotos Aviadores*, a fin de dar cumplimiento al transitorio QUINTO del actual Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

Programa de Capacitación de la Autoridad Aeronáutica.

a. Carta de política CP AV-13/10

El 10 de diciembre de 2012, durante el primer año de gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, se publica en la página de internet de la DGAC, la revisión 6 la Carta Política CP AV-13/10 R6, que establece el “Perfil, funciones, responsabilidades y política de capacitación del inspector verificador aeronáutico y de los inspectores investigadores de accidentes, adscritos a la Dirección General de Aeronáutica Civil”. Entre las principales estrategias y líneas de acción que se adicionan al documento, se encuentran:



- Reformas al fundamento legal.
- Se fortalecen los perfiles de los inspectores verificadores aeronáuticos de Operaciones Vuelo. Investigador de Accidente
- Se actualiza el programa de instrucción del inspector de Operaciones Vuelo, e Investigador de Accidentes.

Durante el quinto año de gobierno del actual sexenio, el 15 de enero de 2017, se publica la revisión 7 de la Carta Política CP AV-13/10 R7. Entre las principales estrategias y líneas de acción que se plasman al documento, se encuentran: *Reformas al fundamento legal, con el que se adiciona lo relativo a la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), y al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS/SSP).*



- Actualización de las categorías de inspectores adscritos a la DGAC, y personal que presta servicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil, habilitados para realizar actividades de vigilancia y/o de evaluación.
- Actualización de los requerimientos de competencias Inspectores AVSEC, SMS, y habilitados para realizar vigilancia y/o evaluación.
- Ampliación de los perfiles de

inspectores adscritos a la DGAC, Investigación de Accidentes, Búsqueda y Salvamento, Seguridad de la Aviación Civil, Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, y personal que presta servicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil, habilitados para realizar actividades de vigilancia y/o de evaluación.

- Adición de los programas de instrucción para las nuevas categorías de inspectores adscritos a la DGAC, y personal que presta servicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil, habilitados para realizar actividades de vigilancia y/o de evaluación.
- Actualización del catálogo de cursos incluyendo los nuevos programas de instrucción de inspectores adscritos a la DGAC, y personal que presta servicio a la DGAC, habilitados para realizar actividades de vigilancia y/o de evaluación.

Programa de Formación Integral (PFI)

La Organización de Aviación Civil Internacional, establece en el Doc. 9734-A que “Los Estados contratantes, en su esfuerzo por establecer e implantar un sistema de vigilancia de la seguridad operacional eficaz, deben considerar los elementos críticos (CE) de la vigilancia de la seguridad operacional”.

En este sentido, el elemento crítico 4 (CE-4), considera las necesidades de “Calificación e instrucción del personal técnico”, así como “El establecimiento de requisitos mínimos de conocimiento y experiencia del personal técnico que desempeña las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y el suministro de la instrucción apropiada para mantener y mejorar su competencia al nivel deseado”.



Año	Personal Capacitado	Cumplimiento del programa
2013	1,640	100%

Derivado de ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de conformidad con el artículo 10, fracción V de

la Ley del Servicio Profesional de Carrera de la Administración Pública Federal, que establece el derecho a “Recibir capacitación y actualización con carácter profesional para el mejor desempeño de sus funciones”, implementó dentro de la DGAC, el Programa de Formación Integral (PFI) que se imparte a través del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, del que se muestran las cifras durante el primer año de gobierno de la presente administración.

Ahora bien, el financiamiento para la implementación del PFI adquiere relevancia, ya que contribuye con la DGAC, para

mantener y contar con Inspectores Verificadores Aeronáuticos debidamente capacitados y especializados, que realicen con oportunidad y conocimiento, las responsabilidades inherentes a su carácter normativo y supervisor de las operaciones aéreas en nuestro país.

Año	Cursos Impartidos	Monto Ejercido
2013	96	41,200.000,00

Por otra parte, como resultado de la actualización en la Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica, en 2014 se retoman los acuerdos de cooperación técnica con la OACI, mediante lo cual se da seguimiento a la política en materia de capacitación, formación y adiestramiento del sector aeronáutico, lo que nos permite capacitar al personal e impartir los siguientes cursos durante el periodo de 2014-2018.

Año	Personal Capacitado	Cumplimiento del programa
2014	1.205	100%
2015	600	100%
2016	762	100%
2017	530	100%
2018	330	40%

Se describe el monto ejercido para impartir cursos:

Año	Cursos Impartidos	Monto Ejercido
2014	60	\$32,502.000.00
2015	40	0.00
2016	53	\$10,508.241.00
2017	34	\$390,000.00
2018	22	\$0.00

Programa para el Reconocimiento de Saberes Adquiridos.

La profesionalización de los pilotos aviadores tiene por objeto, evaluar las aptitudes y conocimientos de las personas en lo individual, para determinar si cuentan o no con los conocimientos suficientes a fin de que, de acreditarse dichas evaluaciones, la Secretaría de



Educación Pública (SEP), resuelva lo conducente y, en su caso, emita al interesado, el título, diploma o grado académico que respalden los saberes demostrados que hayan sido adquiridos de manera autodidacta, a través de la experiencia laboral y en general, a partir de otros procesos que permiten la adquisición de aprendizajes formales, no formales e informales.

Por lo anterior, se designó al Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil como Instancia Evaluadora para que en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realice el procedimiento correspondiente a la acreditación de conocimientos adquiridos de manera autodidacta o a través de la experiencia laboral de los tipos medio superior y superior, correspondientes a los perfiles de Técnico Profesional Piloto Comercial de Aerostatos, Técnico Profesional Piloto Comercial de Aeronaves Ultraligeras, Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Ala Fija y Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Helicópteros.

Como resultado de ello a continuación, se muestran, las cifras del proceso referido durante la presente administración.

a) *Solicitudes atendidas*

Las solicitudes la realizan los interesados en cumplir participar en el proceso de evaluación para la acreditación de conocimientos adquiridos de manera autodidacta o a través de la experiencia laboral de los tipos medio superior y superior, correspondiente a los perfiles profesionales Técnico Profesional Piloto Comercial de Aerostatos, Técnico Profesional Piloto Comercial de Aeronaves Ultraligeras, Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Ala Fija y Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Helicópteros.

Año	Solicitudes Atendidas	Ala Fija	Helicóptero	Aeronaves Ultraligeras
2013	1018	773	244	1

A partir de 2014 se incluyó la atención de las solicitudes de Aerostatos:

Año	Solicitudes Atendidas	Ala Fija	Helicóptero	Aerostatos	Ultraligeros
2014	932	898	27	7	0
2015	743	717	23	3	0
2016	671	649	21	1	0
2017	602	582	19	1	0
2018	432	414	17	0	1

b) *Exámenes teóricos aplicados*

El examen teórico, es un examen presencial de opción múltiple, que consta de reactivos distribuidos en secciones, con una duración máxima para su resolución de cinco horas treinta minutos. Los resultados oficiales de las evaluaciones teóricas se dan a conocer al sustentante de manera inmediata una vez que este se ha concluido.

Año	Exámenes Teóricos aplicados	Ala Fija	Helicóptero	Aeronaves Ultraligeras
2013	773	740	32	1

El resultado en caso de ser **NO ACREDITADO** será necesario que el sustentante inicie un nuevo trámite en un periodo de evaluación posterior. En caso de ser **ACREDITADO**, el sustentante podrá realizar la solicitud para el examen práctico y continuar con el proceso de evaluación.

Año	Exámenes Teóricos aplicados	Ala Fija	Helicóptero	Aerostatos	Ultraligeros
2014	842	828	12	2	0
2015	715	689	23	3	0
2016	660	631	28	1	0
2017	595	580	14	1	0
2018	374	361	12	0	1

c) *Exámenes prácticos efectuados*

El examen práctico, se presenta en una sola sesión, con una duración máxima de dos horas, en un entrenador sintético de vuelo de un centro de instrucción autorizado por el CIAAC.

La evaluación corrobora que el sustentante demuestre sus habilidades y destrezas para realizar coordinaciones, virajes, ascensos descensos e intercepciones. Por otra parte, verifica que el sustentante demuestre sus habilidades y destrezas para trabajar un área específica, como puede ser: México, Acapulco, Monterrey, o Guadalajara.

El examen práctico es conducido por un instructor de vuelo autorizado y cuenta con el apoyo de los sinodales que representan a la Autoridad Aeronáutica, y al Colegio de profesionistas con mayor representación y registro ante la DGP, los que de manera colegiada determinarán la calificación.

Año	Exámenes Prácticos aplicados	Ala Fija	Helicóptero
2014	235	229	6
2015	477	465	12
2016	462	438	24
2017	484	470	14
2018	277	267	10

d) *Dictámenes de suficiencia otorgados*

De conformidad con los artículos 45 y 64 de la Ley General de Educación, el objeto de estos procesos es el de expedir certificados, constancias, diplomas o títulos a quienes acrediten conocimientos terminales que correspondan a un cierto nivel educativo o grado escolar, adquiridos en forma autodidacta o a través de la experiencia profesional.

Para la profesionalización de los pilotos aviadores, la evaluación y certificación de los niveles educativos del tipo medio superior y superior comprendidos en el artículo 37 de la Ley General de Educación, que fueron autorizados al CIAAC como Institución Evaluadora, corresponden a los perfiles de Técnico Profesional Piloto Comercial de Aerostatos, Técnico Profesional Piloto Comercial de Aeronaves Ultraligeras, Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Ala Fija y Técnico Superior Universitario Piloto Comercial de Helicópteros.

Año	Reconocimiento de Saberes otorgados	Ala Fija	Helicóptero
2014	371	352	19
2015	387	367	20
2016	484	459	25
2017	523	496	27
2018	284	276	8

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) es un nuevo componente del sistema aeronáutico mundial, por lo que la OACI, tiene como objetivo establecer e integrar los lineamientos internacionales en pro de la seguridad operacional, debido a que estos sistemas se basan en novedades tecnológicas, que ofrecen constantemente nuevas y mejores aplicaciones para la actividad lúdica y comercial.

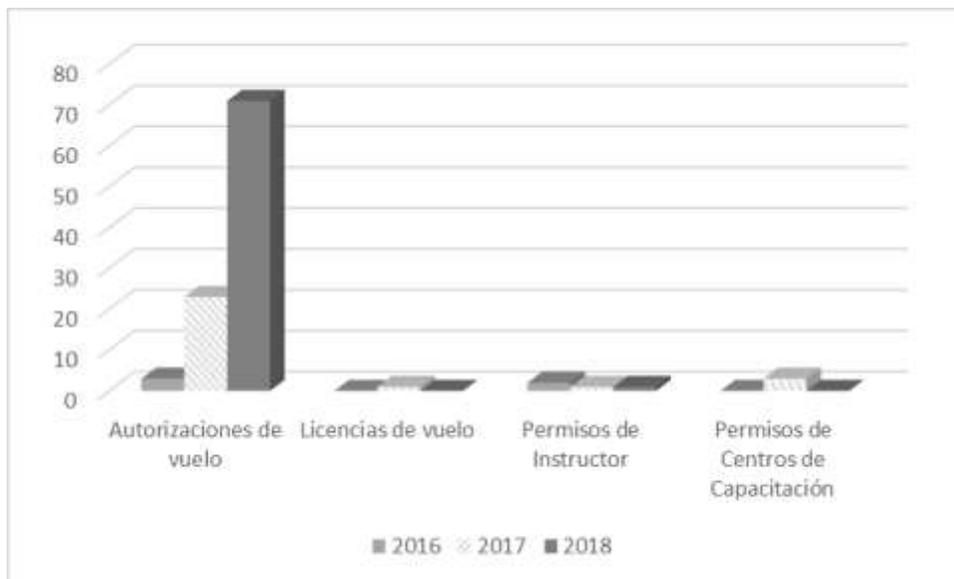
La O.A.C.I. considera, dado lo anterior, que los pilotos de aeronaves operadas a distancia son fundamentales para la operación segura de los RPAS. Tienen las mismas responsabilidades básicas que los pilotos de aeronaves tripuladas en cuanto a la operación de la aeronave con arreglo a las reglas del aire y a las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en que se llevan a cabo las operaciones.

No obstante, la competencia de estos individuos deberá examinarse cuidadosamente para asegurar que sus conocimientos, habilidades y actitudes corresponden a estos nuevos tipos de operaciones.

Por lo anterior, nuestro país ha implementado un marco regulatorio acorde con las políticas internacionales que incluye las medidas necesarias para la recepción, control, evaluación y examinación de los trámites para el proceso de otorgamiento de licencias y autorizaciones de RPAS para garantizar la competencia de los interesados en operar este tipo de aeronaves.

Estadística de Trámites de RPAS

Tipo de Trámite	2016	2017	2018 (Jul)
Autorizaciones de vuelo	3	23	56
Licencias de vuelo	0	1	0
Permisos de Instructor	2	1	1
Permisos de Centros de Capacitación	0	3	0



Se han otorgado un total de 82 autorizaciones y 1 licencia para operaciones de RPAS; así como 1 permiso de funcionamiento para un Centro de Instrucción exclusivo para pilotos para RPAS y, se han aprobado programas para 3 escuelas establecidas.

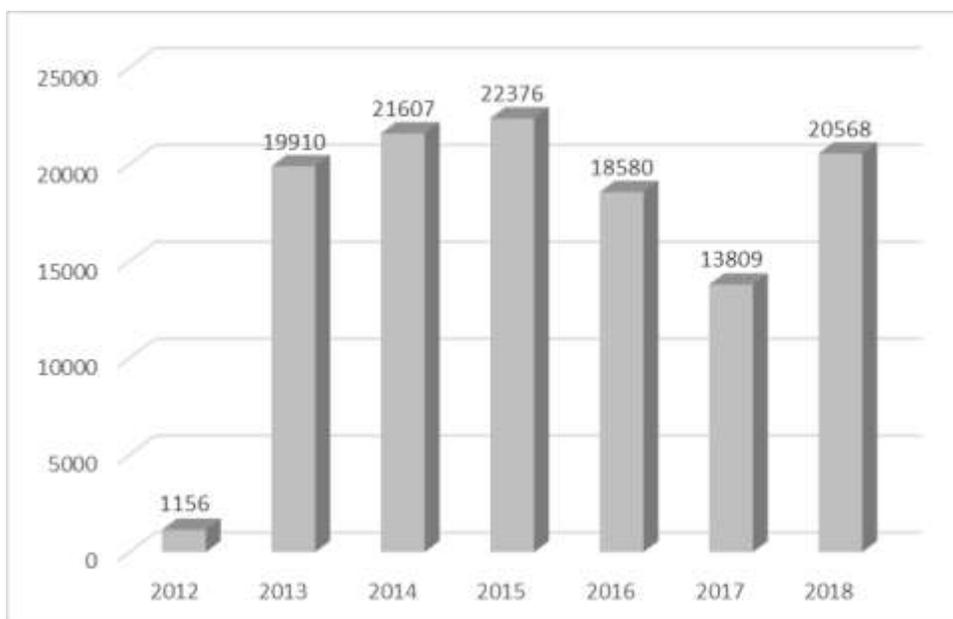
Lo anterior por ser una reciente modalidad dentro del esquema del personal técnico aeronáutico. Considerándose que en un futuro se incrementará de manera sustancial.

Licencias expedidas, convalidadas, revalidadas y recuperadas al personal técnico aeronáutico.

TIPO DE LICENCIA	2012*	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piloto privado ala fija	123	2051	2152	2174	1562	1485	1,412
Piloto agrícola ala fija	25	334	326	326	94	28	190
Piloto comercial ala fija	141	1696	1892	2036	1492	2931	2,646
Piloto de transporte público ilimitado ala fija	191	3389	3786	3768	1912	3379	4,036
Piloto privado helicóptero	8	55	71	83	57	39	262
Piloto agrícola helicóptero	0	12	9	10	1	1	27
Piloto comercial helicóptero	55	609	582	657	282	157	1,088
Piloto de transporte público ilimitado helicóptero	7	117	124	143	91	137	205
Piloto privado de aerostato de vuelo libre	1	19	27	29	33	12	22
Piloto privado de aerostato de vuelo dirigido	0	1	1	1	0	0	0
Piloto comercial de aerostato de vuelo libre	2	7	15	12	9	1	6
Piloto comercial de aerostato de vuelo dirigido	0	1	1	0	1	0	0
Piloto privado de aeronaves ultraligeras	4	30	22	17	5	1	10
Piloto comercial de aeronaves ultraligeras	1	7	4	2	2	0	0
Piloto de RPAS	0	0	0	0	3	23	56
Sobrecargo	170	3382	3824	4161	3906	2548	4,588
Técnico en mantenimiento clase I	170	3392	3510	3669	3921	1431	2,489
Técnico en mantenimiento clase II	85	1399	1697	1557	1878	483	1,094
Oficial de operaciones	113	2027	2154	2134	2283	860	1,420
Controlador de tránsito aéreo clase I	1	31	27	31	16	3	18
Controlador de tránsito aéreo clase II	1	12	22	13	5	1	12

Controlador de tránsito aéreo clase III	38	587	797	792	442	161	530
Meteorólogo aeronáutico clase I	19	696	543	704	567	146	417
Meteorólogo aeronáutico clase II	1	36	15	37	15	0	29
Meteorólogo aeronáutico clase III	0	20	6	20	6	0	11
Total	1156	19910	21607	22376	18580	13809	20,568

*Solo mes de diciembre



Nota: Estos datos de licencias tienen como fuente de información el sistema electrónico e-Licencias y han sido proporcionados por la UTIC a través de la Dirección de Desarrollo Estratégico.

Las licencias al personal técnico aeronáutico se expiden, se revalidan, se recuperan y se convalidan para garantizar el control y seguridad en las operaciones aéreas.

Solamente el titular de una licencia puede ejercer legalmente las actividades aeronáuticas que la misma les confiere.

El acumulado anual es revolvente debido a que incluye expediciones de nuevas licencias como revalidaciones, recuperaciones de licencias expedidas con anterioridad.

Acciones pendientes de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico

Actualización e implementación del Manual del Inspector de Licencias.
Seguimiento al proyecto de Reforma del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico y al Reglamento de Escuelas. Piloto Comercial de Helicópteros

Regulación Administrativa para Aeropuertos y Transporte Aéreo

Aeropuertos

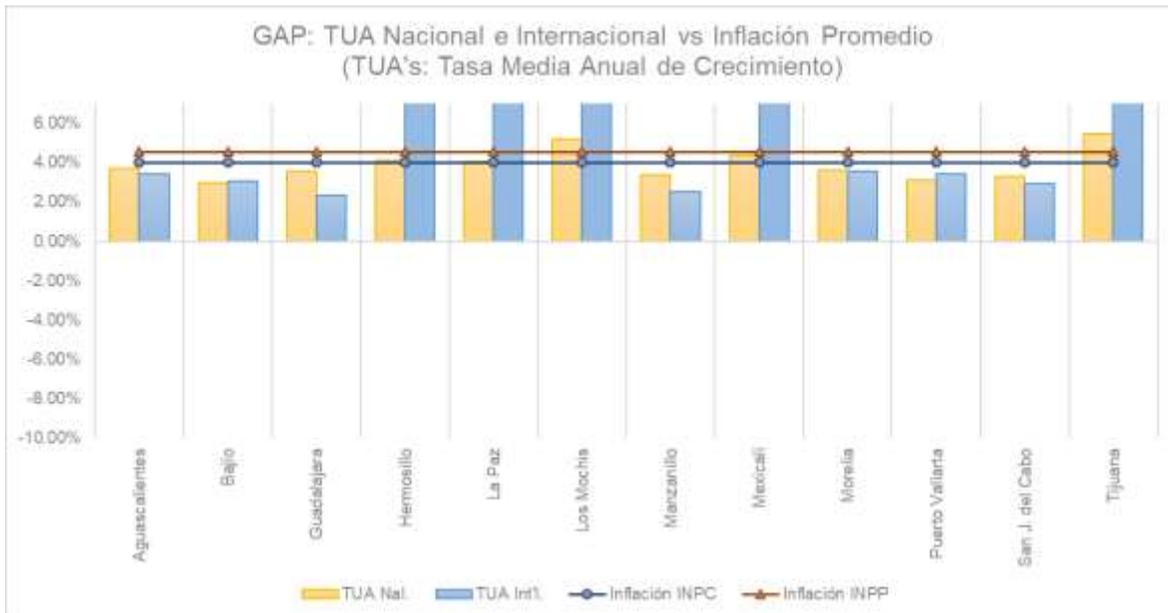
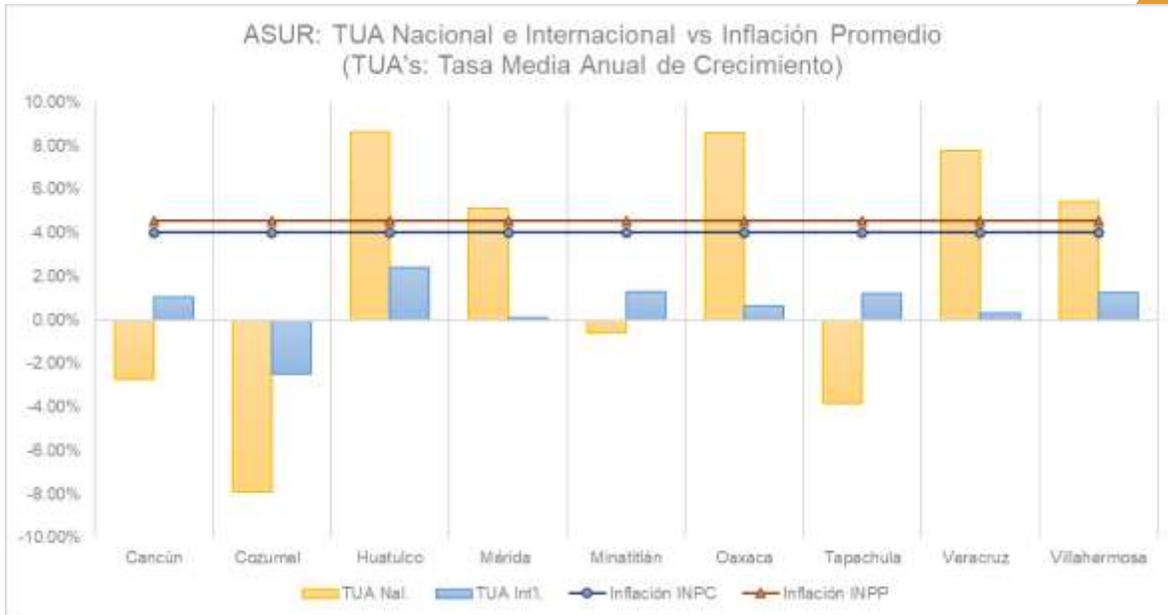
En el periodo de 2012 a julio de 2018 se resolvió sobre el registro de tarifas específicas y sus reglas de aplicación para diversos servicios aeroportuarios y complementarios (*Aterrizaje, Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque, Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta, Revisión de Equipaje de Mano de los Pasajeros, Abordadores Mecánicos, Uso de Aeropuerto, principalmente*), contenidas en 814 solicitudes presentadas por 79 aeródromos y helipuertos del país, destacándose una estabilidad de las tarifas que permitió su duración por lo menos durante un año en la mayoría de los casos, con lo cual se redujo la cantidad de registros tarifarios de 224 en el año 2012 a 53 al año de 2018, mientras que tendió a incrementarse los avisos de aplicación de descuentos para determinadas tarifas (ASUR, GAP y GACN), favoreciendo tanto a las aerolíneas como a los pasajeros al reducir sus cobros hasta en más de 50% y en algunos casos hasta el 100% de descuento para fomentar la conectividad entre aeropuertos nacionales y con el extranjero en nuevas rutas nacionales o internacionales.

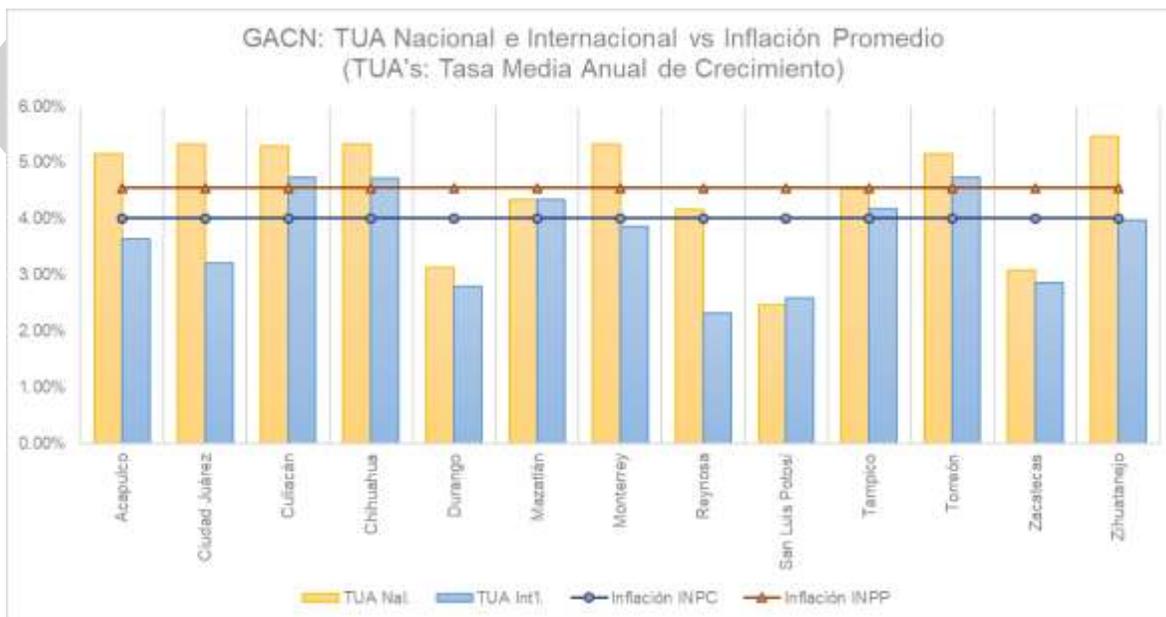
Por su parte, la revisión anual del cumplimiento de la regulación económica (Bases de Regulación Tarifaria) para los 9 aeropuertos de ASUR, los 12 de GAP y los 13 de GACN, se efectuaron sin contratiempos, manteniendo con ello una vigilancia en el uso de los recursos asignados mediante la Tarifa Máxima Conjunta para cada uno de los 34 aeropuertos regulados, evitando con ello incrementos continuos o excesivos en las tarifas cobradas a los usuarios de los servicios aeroportuarios (líneas aéreas, aviación general, transporte de carga y pasajeros).

Actividad	Años							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Acum.
Aeródromos con registro de tarifas *	61	62	66	66	68	77	79	79
Solicitudes de registro de tarifas presentadas por los aeródromos *	224	174	114	77	80	92	53	814
Atención a avisos de descuentos a tarifas registradas (ASUR, GAP y OMA)	43	23	44	23	53	56	15	257
Revisión anual del cumplimiento de la regulación económica (ASUR, GAP y OMA)	34	34	34	34	34	34	34	238

* 79 aeródromos: 9 aeropuertos de ASUR, 12 de GAP, 13 de GACN, 1 de GACM, 19 de ASA, 5 de ASA en sociedad, 7 Estatales y de otros, 6 aeródromos privados con servicios a terceros y 7 helipuertos de servicio público

Con respecto a la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA), se resolvió sobre el registro de alrededor de 814 solicitudes, observándose que su monto se ha mantenido en términos reales dentro de los márgenes de la inflación, ya sea medida por el Índice Nacional de Precios al Consumidor o por el Índice de Precios al Productor, principalmente como un efecto derivado de la regulación económica aplicada a los aeropuertos de ASUR, GAP y GACN.





Transporte Aéreo

Servicio nacional regular. Durante el periodo 2012 – julio 2018, la flexibilización en los trámites y la reducción en tiempos de resolución apoyó la creciente dinámica de comercialización de las líneas aéreas en este nivel de servicio, columna vertebral del transporte aéreo nacional. De esta manera, hasta julio de 2018 se ha resuelto sobre el registro de alrededor de 4.5 millones de movimientos tarifarios, aplicables a 1,035 rutas, en las cuales se han transportado 239.2 millones de pasajeros, apoyando los procesos de competencia entre las aerolíneas y favoreciendo la conectividad en el territorio nacional en beneficio de los pasajeros, al ofrecer precios más competitivos.

Registro de niveles tarifarios y reglas de aplicación para el servicio de transporte aéreo nacional regular

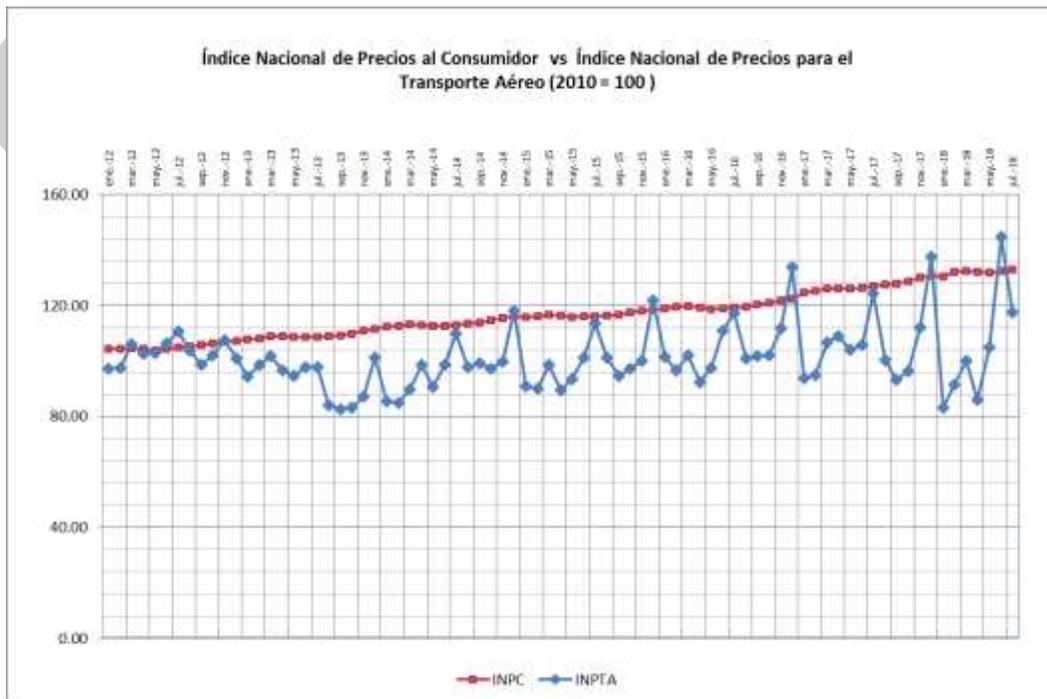
Años	Número de empresas	Movimientos tarifarios registrados **	Total de Rutas	Pasajeros Transportados +
2012	7	204,410	1,116	28,084,346
2013	7	150,404	1,043	30,487,547
2014	8	497,716	1,080	32,884,133
2015	9	670,249	1,076	37,138,823
2016	9	949,382	1,308	41,795,635
2017	9	653,384	1,136	45,220,789
2018 *	8	1,355,373	1,035	23,593,360
Acumulado		4,480,918		239,204,633

* Cifras a julio de 2018.

+ Pasajeros transportados cifras a junio de 2018

** Movimientos tarifarios: Nuevas tarifas y reglas de aplicación, modificación de tarifas y/o reglas de aplicación, cancelaciones de tarifas, reinstalación de tarifas y reglas de aplicación

Fuente: DGAC



Servicio internacional regular. Desde 2012 y hasta julio 2018, este nivel de servicio, con base en los Convenios Bilaterales celebrados por México con diversos países, tuvo un régimen de previa aprobación de tarifas para la aplicación de las mismas que retarda en cierta medida la aplicación de los niveles tarifarios y sus reglas de aplicación, aunque a pesar de ello, se resolvió sobre la aprobación de cerca de 2.8 millones de movimientos, tanto de líneas aéreas nacionales como de extranjeras, mismas que han transportado cerca de 233.1 millones de pasajeros en 2,381 rutas desde México hacia Estados Unidos, Centro y Sudamérica, Europa y Asia.

En ese sentido y para facilitar la competencia y el desarrollo del transporte aéreo de México en su relación con el extranjero, a partir de agosto de 2016 se liberó del requisito de aprobación previa a las tarifas y sus reglas de aplicación que se aplicarán en nuestro comercio aéreo con los Estados Unidos de América, esperando que con ello se ofertaran más rápidamente tarifas competitivas en beneficio de los pasajeros. Esto significa que ya no es necesario presentar a aprobación las tarifas que pretendan aplicar las líneas aéreas que atiendan rutas entre México y Estados Unidos, sean aerolíneas nacionales o extranjeras, con lo cual las cifras más actualizadas se refieren al año 2017.

Cabe mencionar que esta misma política de liberación tarifaria se aplicará en otros mercados internacionales, previa negociación de otros Convenios Bilaterales.

Aprobación de niveles tarifarios y reglas de aplicación para el servicio de transporte aéreo internacional regular

Años	Número de empresas	Movimientos tarifarios aprobados **	Total de Rutas	Pasajeros Transportados
2012	30	320,536	2,491	27,069,020
2013	35	225,301	1,861	29,519,144
2014	41	427,011	2,654	32,250,995
2015	36	641,061	3,420	36,125,921
2016	31	959,030	2,291	39,490,593
2017 *	32	166,495	2,561	44,419,715
Acumulado		2,739,434		208,875,388

* A diciembre de 2017, último dato en razón de que a raíz de la liberación tarifaria, ya no es obligatorio presentar ni a aprobación ni como aviso, las tarifas que pretenden aplicar las aerolíneas mexicanas o extranjeras que tengan rutas autorizadas entre México y EUA, con lo que existirán imprecisiones en los datos a reportar.

** Movimientos tarifarios: Nuevas tarifas y reglas de aplicación, modificación de tarifas y/o reglas de aplicación, cancelaciones de tarifas, reinstalación de tarifas y reglas de aplicación
Fuente: DGAC

Acciones de seguimiento.

Empresas de Manufactura

Como parte de las actividades de supervisión que realiza la DGAA a los titulares de las Aprobaciones de Producción ubicados en México, se tiene el siguiente resumen:

En el año 2013, se realizaron un total de 8 visitas de verificación, 2 fueron realizadas por personal de la Oficina Regional en Querétaro. Se reprogramó 1 Visita de verificación para el siguiente año;

En el año 2014, se realizaron un total de 20 visitas de verificación, 4 fueron realizadas por personal de la Oficina Regional en Querétaro;

En el año 2015, se realizaron un total de 2 visitas de verificación, 1 fue realizada por personal de la Oficina Regional en Querétaro. Debido a la asistencia técnica proporcionada a la FAA, se dio prioridad a las auditorías en nombre de la FAA, de conformidad al BASA-IPA;

En el año 2016, se realizaron un total de 8 visitas de verificación, 2 fueron realizadas por personal de la Oficina Regional en Querétaro. Debido a la asistencia técnica proporcionada a la FAA, se dio prioridad a las auditorías en nombre de la FAA, de conformidad al BASA-IPA;

En el año 2017, se realizaron 16 visitas de verificación, 3 fueron efectuadas por personal de la Oficina Regional en Querétaro. La DGAC proporcionó asistencia técnica a la FAA para realizar 2 auditorías en su nombre.

Durante el periodo de enero a julio del año 2018, se han realizado 5 visita de verificación y está por realizar una visita de verificación por parte de la Oficina Regional de Querétaro del 23 al 26 de julio, asimismo, se tienen programadas 6 visitas de verificación adicionales en el año en curso. Asimismo, durante este periodo, la DGAC ha proporcionado asistencia técnica a la FAA para realizar 4 auditorías y está por realizarse otra más del 24 al 26 de julio del presente año.

Por lo anterior, la DGAA ha dado cumplimiento a los requisitos de supervisión de las actividades de producción realizas en el territorio nacional por los titulares de una Aprobación de Producción, ver Tabla 1.

Año	Número de Visitas de Verificación	Número de No conformidades	Comentarios
2012	0	0	(solo comprende diciembre de 2012)
2013	8 (Año completo)	20	
2014	20 (Año completo)	53	
2015	2 (Año completo)	6	
2016	8 (Año completo)	24	
2017	16 (Año completo)	26	
2018	1 (enero a julio)	2	

Estadísticas en el Transporte Aéreo.

1.-Estadística Operativa.

Valores	Operación	ene-dic 2012	ene-dic 2017	Incremento %
Vuelos (miles)	Internacional	282.2	381.5	35.2%
	Nacional	374.5	462.2	23.4%
	Total	656.6	843.6	28.5%
Pasajeros (millones)	Internacional	28.5	45.1	57.9%
	Nacional	28.2	45.4	60.7%
	Total	56.8	90.4	59.3%
Carga (miles de toneladas)	Internacional	479.0	649.8	35.7%
	Nacional	131.1	156.8	19.6%
	Total	610.1	806.5	32.2%

De enero a diciembre de 2017 en la aviación civil en México las empresas nacionales y extranjeras en operación comercial, doméstico e internacional, transportaron más 90 millones de pasajeros. Esto representa un incremento de 59.3% en el volumen de pasajeros comparado al mismo período de 2012.

Se ha registrado un incremento de 28.5% en el número de vuelos durante 2017. Se realizaron 656 mil vuelos en enero-diciembre de 2012 respecto a los 843 mil vuelos en el mismo periodo de 2017.

Por otro lado, hay un crecimiento de 32.2% en transporte de carga durante 2017. Se movilizaron 610.1 miles de toneladas de enero a diciembre de 2012, mientras que para el mismo periodo de 2017 se movilizaron 806.5 miles de toneladas.

Valores	Operación	ene-jul 2017	ene-jul 2018	Incremento %
Vuelos (miles)	Internacional	228.1	241.4	5.9%
	Nacional	267.5	274.9	2.8%
	Total	495.6	516.4	4.2%
Pasajeros (millones)	Internacional	27.4	29.1	6.1%
	Nacional	26.1	28.4	8.8%
	Total	53.5	57.4	7.4%
Carga (miles de toneladas)	Internacional	359.1	424.4	18.2%
	Nacional	88.7	93.6	5.5%
	Total	447.7	518.0	15.7%

Analizando el periodo enero-julio de 2018, la cantidad de pasajeros transportados tuvo un alza del 7.4% con respecto al mismo periodo del 2017, pasando de 53.5 millones a 57.4 millones de pasajeros transportados.

Así mismo, entre enero y julio la cantidad de vuelos se ha incrementado, de 495.6 mil en 2017 a 516.4 mil en 2018, lo que significa un aumento de 4.2%.

El transporte aéreo de carga continúa en crecimiento, dado que en el periodo enero a julio 2018 se transportaron 518 mil toneladas, cifra que representa 15.7% más que el mismo periodo de 2017, en donde se transportaron 447.7 mil toneladas.

Pasajeros transportados – Millones

Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
2012	4.78	4.43	5.13	4.69	4.41	4.57	5.48	4.95	3.99	4.33	4.69	5.33	56.77
2013	5.11	4.50	5.52	4.94	4.85	5.06	6.01	5.47	4.34	4.72	5.14	5.85	61.50
2014	5.70	4.97	5.83	5.54	5.45	5.46	6.37	5.91	4.55	5.04	5.54	6.22	66.57
2015	6.08	5.41	6.46	6.16	6.06	6.18	7.26	6.74	5.28	5.88	6.31	6.94	74.78
2016	6.74	6.08	7.20	6.53	6.63	6.86	8.00	7.27	5.95	6.55	6.96	8.01	82.77
2017	7.66	6.64	7.92	7.71	7.33	7.59	8.66	7.87	6.22	6.95	7.50	8.41	90.45
2018	8.20	7.30	8.72	8.16	7.86	8.05	9.14						57.45

Carga transportada - Miles de Toneladas

Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
2012	47.9	47.1	54.6	50.1	51.4	52.3	51.1	52.7	50.9	52.2	51.2	48.1	610.1
2013	9	1	8	1	1	5	8	8	0	1	0	7	0
2014	47.9	45.4	52.5	50.7	52.4	52.0	50.6	49.7	48.8	56.3	55.6	54.2	616.8
2015	1	8	7	2	9	6	3	9	8	5	7	4	0
2016	48.8	49.1	56.7	52.7	57.7	53.8	55.5	53.6	50.7	59.0	58.8	58.0	654.9
2017	2	3	9	2	5	2	6	3	8	4	7	8	9
2018	54.2	52.5	59.2	56.5	59.7	58.1	58.3	55.8	55.4	62.6	61.9	60.3	695.0
2019	9	9	5	3	0	4	8	9	0	4	2	3	5
2020	56.0	55.8	60.6	61.8	60.0	60.0	60.1	57.2	60.6	68.4	64.6	64.9	730.3
2021	0	2	1	3	5	4	2	4	0	1	2	7	2
2022	57.5	54.9	68.3	62.5	64.7	70.1	69.4	68.7	66.9	73.7	77.6	71.6	806.5
2023	0	0	7	9	6	5	7	9	1	8	3	9	5
2024	65.3	65.7	78.4	77.9	75.7	78.4	76.2						517.9
2025	6	8	9	9	5	1	0						9

2.-Nuevos productos estadísticos.

A partir de 2013, en el sitio web de la SCT se empezó a publicar estadística de demoras, en la cual se muestra el índice de puntualidad por aerolínea y aeropuerto, esta información se puede consultar en la siguiente liga de acceso:

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/7-inconformidades-de-aerolineas/71-demorasindice-de-puntualidad/>

Proceso de certificación de Aeropuertos Internacionales en México

Principales acciones realizadas

El Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional exige que todos los aeródromos abiertos al uso público bajo la jurisdicción de un Estado contratante proporcionen condiciones uniformes para las aeronaves de todos los otros Estados contratantes. Además, los Artículos 28 y 37 obligan a cada Estado a proporcionar en su territorio aeropuertos y otras instalaciones y servicios de navegación aérea con arreglo a las normas y métodos recomendados (SARPS) elaborados por la OACI.

La responsabilidad de garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones de aeronaves en los aeródromos bajo sus respectivas jurisdicciones corresponde a cada Estado. Por consiguiente, es fundamental que cuando la explotación de los aeropuertos se delegue en un explotador, el Estado conserve su responsabilidad de supervisión y garantice que el explotador cumpla con los SARPS de la OACI que establecen sus reglamentos nacionales aplicables.

El Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, establece que, a partir del 27 de noviembre de 2003, los Estados certificarán mediante un nuevo marco normativo los aeródromos utilizados para operaciones internacionales, de conformidad con las especificaciones contenidas en el Anexo 14 y otras especificaciones pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Gobierno Federal publicó en el Diario Oficial de la Federación, el día 22 de enero de 2008, los "Procedimientos para la Evaluación de la Conformidad del Anexo 14, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en el año de 1944, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, a los que deberán sujetarse los aeródromos para su certificación" (PECA-14) y el 01 de abril de 2008 la "Nota Aclaratoria" al PECA-14. Lo anterior establece un marco normativo para la evaluación de la conformidad y la expedición del Certificado de

Aeródromo Civil a efecto de garantizar los parámetros de seguridad operacional propuestos por la OACI.

De la misma forma, el 13 de abril de 2007 la SCT publicó en el DOF, la “Convocatoria para la acreditación y aprobación de Unidades de Verificación”, a efecto de que dichas Unidades coadyuven con la Autoridad Aeronáutica Mexicana en el proceso de evaluación en el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 14 de la OACI, para el proceso de certificación de aeródromos.

Con fecha 27 de abril del 2010, la DGAC emitió la Circular Obligatoria CO DA-002/2010 “Procedimientos para obtener el Certificado de Aeródromo Civil de servicio al público” (a la fecha cuenta con su segunda enmienda (R-2) publicada el 01 de octubre de 2013), la cual describe el proceso que deben seguir los concesionarios, permisionarios u operadores de aeródromo, para obtener un Certificado de Aeródromo Civil de Servicio al Público el cual consta de las siguientes fases:

Fase 1: Presolicitud

Fase 2: Solicitud

Fase 3: Verificación en Sitio

Fase 4: Atención y corrección de las no conformidades

Fase 5: Autorización del manual de aeródromo, y emisión de certificado.

De conformidad con la mencionada “Convocatoria para la acreditación y aprobación de Unidades de Verificación”, las UV que han sido debidamente acreditada por la Entidad Mexicana de Acreditación (EMA) y aprobadas por la DGAC, son las siguientes:

La Unidad de Verificación (UV) “Amezcuca Loyzaga Smith y Asociados” (ALSA)
El Organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)
Ancora Ingeniería, S.A. de C.V.

Cabe señalar que la participación de las UV en el proceso de certificación es exclusivamente en las Fases 2, 3 y, de ser el caso, en la fase 4.

La certificación de aeropuertos internacionales en México comenzó en el año 2009 y el primer aeropuerto en obtenerla fue el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, a través de la Unidad Verificadora Amezcuca Loyzaga Smith y Asociados (ALSA), esto ocurrió el 17 de septiembre del año antes mencionado y con el número de certificado SCT-DGAC-CAC-No: 4.1.001.

Al inicio del sexenio se tenían certificados los siguientes 8 aeropuertos:

- Aeropuerto Intercontinental de Querétaro
- Aeropuerto Internacional de Guaymas

- Aeropuerto Internacional de Toluca
- Aeropuerto Internacional de Loreto
- Aeropuerto Internacional de Ciudad del Carmen
- Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón
- Aeropuerto Internacional de Campeche
- Aeropuerto Internacional de Nuevo Laredo

Tabla 1-Representación del progreso de la Certificación de Aeropuertos 2009-2012

Año	Aeropuertos Certificados	Porcentaje Anual	Porcentaje Acumulado	Total Acumulado
2009	1	1.6%	2%	1
2010	0	0.0%	2%	1
2011	2	3.2%	5%	3
2012	5	7.9%	13%	8

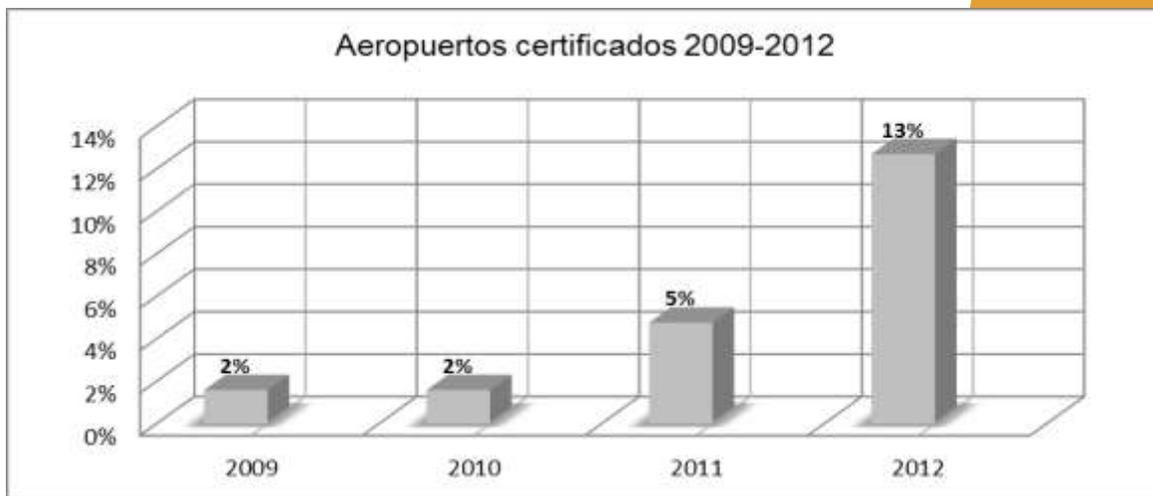


Figura 1-Representación del progreso de la Certificación de Aeropuertos 2009-2012

La tabla y grafica anterior muestran a manera de antecedente, el avance en el proceso de certificación de aeropuertos, entre los años 2009 y 2012.

Logros (Aeropuertos Certificados 2013-2018).

Al iniciar el año 2013, se tenía un total de 8 Aeropuertos Certificados, lo que representaba el 12.69% de los aeropuertos internacionales en México, consecuentemente al cierre del mismo año 2013, se logró certificar los aeropuertos de Ciudad Victoria y Matamoros con lo cual se incrementó el porcentaje de certificación a 15.87%.

Continuando con el proceso de certificación, en el año 2014 se alcanzó el 23.8% de aeropuertos certificados; derivado de la certificación de los siguientes 5 aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta
- Aeropuerto Internacional de Uruapan
- Aeropuerto Internacional de Los Cabos
- Aeropuerto Internacional de Tijuana
- Aeropuerto Internacional de Monterrey

Durante el año 2015 se certificaron los aeropuertos de Hermosillo y de La Paz, con lo que se incrementó el porcentaje de certificación un 3.17%, cerrando el año 2015 con un total de 17 aeropuertos certificados (26.98%), lo que representa más del doble de los aeropuertos certificados comparados con el inicio de la presente administración.

Continuando con esta sinergia, en el año 2016 se logró un hecho sin precedentes, la certificación de 12 aeropuertos, con lo que se llegó a un total de 29 aeropuertos certificados en México, alcanzando un porcentaje de certificación del 46%, siendo este el año en que más aeropuertos fueron certificados.

Los aeropuertos certificados en 2016 fueron los siguientes:

- Aeropuerto Nacional de Colima
- Aeropuerto Internacional de Villahermosa
- Aeropuerto Internacional de Torreón
- Aeropuerto Internacional de Guanajuato
- Aeropuerto Internacional de Mexicali
- Aeropuerto Internacional de Oaxaca
- Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo
- Aeropuerto Internacional de Morelia
- Aeropuerto Internacional de Cozumel
- Aeropuerto Internacional de Aguascalientes
- Aeropuerto Internacional de Manzanillo
- Aeropuerto Internacional de Huatulco

Prosiguiendo con el proceso de certificación, de enero de 2017 al mes de julio de 2018, se han certificado 10 aeropuertos, con lo cual se ha alcanzado un 61.9% de aeropuertos certificados:

- Aeropuerto Internacional de Puebla
- Aeropuerto Internacional de Tepic
- Aeropuerto Internacional de Mérida

- Aeropuerto Internacional de Los Mochis
- Aeropuerto Internacional de Veracruz
- Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí
- Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez
- Aeropuerto Internacional de Mazatlán
- Aeropuerto Internacional de Reynosa (10 de enero de 2018)
- Aeropuerto Internacional de Chetumal (03 de mayo de 2018)

Año	Total anual	Porcentaje Anual	Porcentaje Acumulado	Total Acumulado
2009	1	1.59%	1.59%	1
2010	0	0.00%	1.59%	1
2011	2	3.17%	4.76%	3
2012	5	7.94%	12.70%	8
2013	2	3.17%	15.87%	10
2014	5	7.94%	23.81%	15
2015	2	3.17%	26.98%	17
2016	12	19.05%	46.03%	29
2017	8	12.70%	58.7%	37
2018*	2	3.17%	61.90%	39

*Datos al mes de julio de 2018

Tabla 2- Aeropuertos Certificados en México 2009-2018(julio)

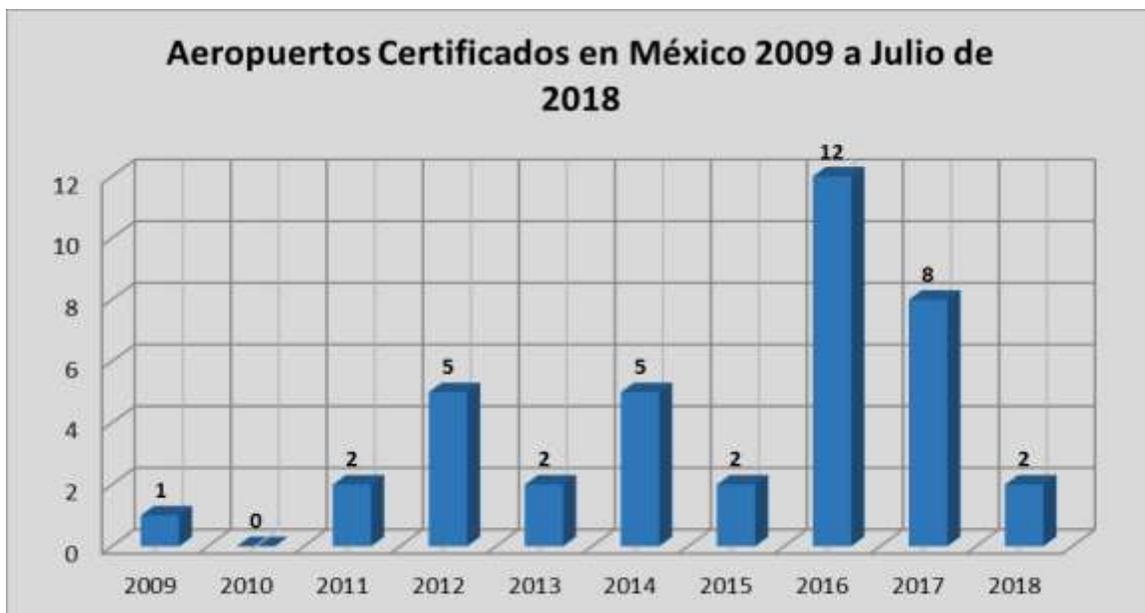


Figura 2-Representación del progreso de la Certificación de Aeropuertos

Cabe señalar, que los logros de México en la certificación de aeropuertos contribuyeron en gran medida a la Meta Regional de Seguridad Operacional establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través de la Declaración de Puerto España, firmada por México en la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) el 29 de abril de 2014, en la que se estableció la siguiente meta:

“48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016”.

En congruencia con la responsabilidad adquirida por México ante la OACI, para el cumplimiento de la meta antes mencionada, al mes de diciembre de 2016 se contaban con un total de 29 aeropuertos certificados en México, lo que representó en su momento el 29% de los aeropuertos en la Región CAR, por lo cual se puede precisar que la aportación de México correspondió al 60% de la meta establecida por OACI.

Acciones en proceso de ejecución.

Actualmente se encuentra en la etapa inicial del proceso para obtener su certificado los aeropuertos de Guadalajara y Culiacán, así mismo se espera que diversos Aeropuertos igualmente inicien el presente año con su respectivo proceso.

Verificación Aeroportuaria.

Verificación de Radio ayudas, Ayudas Visuales, Navegación Satelital y procedimientos de Llegadas y Salidas

Consistente en el desarrollo y aplicación del Programa Anual de Inspección en Vuelo de Verificación Periódica a las Ayudas Visuales y Radio ayudas, instaladas en los diferentes Aeropuertos y Estaciones que conforman la Infraestructura Aeroportuaria (civil y militar), acciones y responsabilidades que emanan de las Normas y Recomendaciones que genera la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de la cual nuestro país es miembro fundador; ello, con apoyo de personal técnico aeronáutico especializado y con ocupación de cuatro aeronaves verificadoras equipadas con Sistemas de Inspección en Vuelo de tecnología avanzada.

Con la inspección y supervisión en vuelo a las ayudas visuales y radio ayudas se garantiza la certeza operacional de los servicios que se otorgan a la aviación civil nacional e internacional, así como militar, por lo que constituyen actividades y responsabilidades clasificadas como de Seguridad Nacional. Tales acciones permanentes de inspección y supervisión en vuelo permiten a la aviación

mexicana cumplir con calidad y confiabilidad ante organismos internacionales como son la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA).

Inspección en Vuelo de los Procedimientos de Vuelo por Instrumentos

En los procedimientos de vuelo por instrumentos se trazan las rutas normalizadas, las áreas de maniobras, las altitudes de vuelo y las mínimas de aproximación correspondientes a actividades que se conforman a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Entre estos procedimientos se incluyen las aerovías, rutas fuera de aerovías, rutas de reactores, procedimientos de salida por instrumentos, rutas de llegada a la terminal, procedimientos impuestos por el uso de sistemas de gestión de vuelo (FMS) y operaciones del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

El objetivo de evaluar por inspección en vuelo los procedimientos de vuelo por instrumentos es garantizar que la fuente de navegación presta apoyo al procedimiento, asegura el franqueamiento de los obstáculos y verifica si el vuelo es realizable según el diseño.

Sustento Legal: **Reglamento de la Ley De Aviación Civil**

Artículo 153. Los servicios a la navegación aérea se establecen para los siguientes efectos:

- II. El servicio de telecomunicaciones y radio ayudas aeronáuticas consiste en toda facilidad proporcionada por la Secretaría para el control, seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea

Artículo 164. Para la operación del servicio de telecomunicaciones, radio ayudas aeronáuticas y cualquier otro que dicte el desarrollo tecnológico se debe observar que los sistemas, equipos e instrumentos destinados al servicio cumplan con los requerimientos nacionales y los estándares internacionales en la materia.

Términos:

1. **VOR-DME (VERY-HIGH OMNIDIRECTIONAL RANGE- DISTANCE MEASURE EQUIPMENT).**
2. **ILS (INSTRUMENT LANDING SYSTEM).**
3. **PAPI (PRECISION APPROACH PATH INDICATOR).**
4. **PBN (PERFORMANCE-BASED NAVIGATION).**

Principales acciones realizadas

Enero – diciembre 2013

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	procedimientos llegada / salida
37	33	6	56	45

Enero – diciembre 2014

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	procedimientos llegada / salida
53	42	12	61	33

Enero – diciembre 2015

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	procedimientos llegada / salida
123	76	19	124	39

Enero – diciembre 2016

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	procedimientos llegada / salida
62	38	9	62	80

Enero – diciembre 2017

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	PBN	procedimientos llegada / salida
40	21	5	40	10	107

Enero – Septiembre 2018

aeropuerto / estación	VOR – DME	ILS	PAPI	PBN	procedimientos llegada / salida
10	20	1	22	10	160

Vigilancia y Certificación de las Operaciones de Vuelo.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) establece ciertos requisitos indispensables para la operación de las aeronaves como; Artículo 29 “Documentos que deben llevar las aeronaves”, Artículos 32 “Licencias del personal” y Artículo 34 “Diario de a bordo”. Además, el Artículo 37 obliga a cada Estado contratante a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

La responsabilidad de garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones de aeronaves durante su operación en tierra y en vuelo dentro del territorio nacional es del Estado Mexicano, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en última instancia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien finalmente es la responsable de supervisar y garantizar que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos (explotadores) cumplan con las normas y procedimientos recomendados de la OACI, reflejados en los reglamentos nacionales aplicables. La DGAC cuenta con la Dirección de Control, a la que están asignados los Inspectores de Operaciones de Vuelo y de Cabina de Pasajeros, quienes actúan en contacto directo con los explotadores, concretando las acciones de vigilancia y certificación, basadas en los Anexos 1 y 6 Partes I, II y III de la OACI, que persiguen garantizar la seguridad de las operaciones de vuelo.

El Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, establece que antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación de piloto, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dicha licencia o habilitación. Por otro lado, el Anexo 6, Partes I, II, y III, establece las normas y procedimientos recomendados adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional, como normas mínimas aplicables a la operación de aviones por los explotadores autorizados a realizar operaciones de transporte aéreo internacional con aeronaves comerciales y aeronaves de aviación general.

Para dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, el gobierno federal ha expedido la Ley de Aviación Civil, su Reglamento, así como otros diversos reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Circulares Obligatorias, a través de los cuales adopta los ordenamientos de la OACI.

Las principales actividades realizadas están inscritas en dos procesos fundamentales; Proceso de Inspección y Vigilancia de las Operaciones de Vuelo, y Proceso de Certificación del Personal de Vuelo.

De acuerdo al Reglamento Interno de la SCT, los procesos de inspección y vigilancia de las operaciones y la certificación del personal vuelo son responsabilidad de la Dirección Adjunta de Seguridad Aérea y de la Dirección

Adjunta de Aviación. La Dirección de Control apoya a estas direcciones en el tramo correspondiente a las operaciones de vuelo, que involucra la operación en tierra y la operación en vuelo de las aeronaves. Este apoyo se da a través de un grupo de inspectores de operaciones de vuelo y de inspectores de operaciones de cabina, que cuentan con una amplia experiencia adquirida en su gran mayoría, durante toda una vida de trabajo en la industria de la aviación, con lo que se aporta mayor calidad y seguridad en las operaciones de los explotadores bajo su supervisión.

Las principales actividades realizadas por los inspectores de operaciones de vuelo y de operaciones de cabina dentro de estos dos grandes procesos son:

Proceso de Inspección y Vigilancia

- Verificaciones Técnico-Administrativas.
- Inspecciones de vuelo en ruta (cabina de pilotos y de pasajeros).
- Verificación a escuelas y centros de capacitación.
- Revisión de manuales y material técnico de los explotadores.
- Otras inspecciones.

Proceso de Certificación del Personal de Vuelo

- Exámenes de profesionalización.
- Exámenes prácticos de vuelo en simulador/ avión.
- Certificación de operaciones de vuelo y de cabina.
- Vuelos de validación y de operaciones especiales.
- Evaluación de la competencia a pilotos.
- Convalidación y certificación de simuladores.

Logros

En el Proceso de Inspección y Vigilancia se realizan las actividades cuya descripción se proporciona a continuación:

Verificaciones Técnico-Administrativas. En esta actividad se evalúa el nivel de seguridad en la operación de los Concesionarios y Permisionarios y Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento verificados, por medio del análisis integral de sus políticas, procesos, procedimientos y recursos, así como el nivel de cumplimiento respecto de las condiciones de sus Concesiones y Permisos y de la normatividad aeronáutica vigente.

Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta. En esta actividad se verifica la aptitud y capacidad técnica de los pilotos y sobrecargos durante operaciones rutinarias y si son suficientes y satisfactorios sus procedimientos y prácticas de operación, así mismo se verifican las instalaciones, equipos, servicios utilizados, manuales de a bordo, licencias y capacidades del personal de vuelo.

Verificación a escuelas y centros de capacitación. En esta actividad se verifican aspectos administrativos y técnicos específicos relacionados con la capacitación y adiestramiento inicial y periódico de pilotos y sobrecargos. Se incluye en esta actividad la supervisión a instructores y asesores del personal de vuelo.

Revisión de manuales y material técnico de los explotadores. Esta actividad tiene dos finalidades; la primera es dar cumplimiento a la Fase III del Proceso de Certificación de Operador Aéreo AOC en cuanto a la revisión de los manuales y otros documentos operacionales presentados por el solicitante para su autorización. La segunda finalidad es cuando una vez en marcha la operación de los explotadores se verifica que las enmiendas a los manuales operacionales ya autorizados, programas de capacitación, entre otros, continúen cumpliendo con los ordenamientos reglamentarios del caso.

Otras Inspecciones. Dentro de estas actividades se tiene; por ejemplo, la atención a reportes de otras autoridades aeronáuticas respecto a irregularidades cometidas por pilotos mexicanos en el extranjero; otro ejemplo, es la asistencia al Comité de Vigilancia, para analizar y resolver en conjunto con inspectores de otras especialidades casos específicos ocurridos a los concesionarios y permisionarios.

Dentro del Proceso de Certificación se realizan las actividades cuya descripción se proporciona a continuación:

Exámenes de profesionalización. En esta actividad se aplica a los pilotos el examen práctico que requiere la Secretaría de Educación Pública y que se encuentra establecido en el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico como requisito para obtener Título de Piloto Aviador, Cédula Profesional y, en su caso, Licencia de Piloto Comercial o de TPI.

Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión. Estos exámenes son un requisito para la expedición, revalidación o recuperación de licencias, capacidades y permisos al personal de pilotos. En esta actividad se verifica que el personal evaluado tenga la habilidad y conocimientos requeridos para la operación de equipos en vuelo, la ejecución satisfactoria de las maniobras de vuelo, procedimientos normales y de emergencia reglamentarios correspondientes a la licencia, permiso o capacidad que se solicita.

Certificación de operaciones de vuelo y de cabina. En esta actividad se llevan a cabo las inspecciones y demostraciones requeridas al solicitante en la Fase IV del Proceso de Otorgamiento del Certificado de Operador Aéreo relativo a las operaciones de vuelo y cabina, de conformidad a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, mediante las cuales el personal de vuelo del explotador demuestra su conocimiento y capacidad para cumplir con los

procedimientos, legislación, reglamentación, normatividad y demás disposiciones aplicables, previo al inicio de operaciones.

Vuelos de validación y de operaciones especiales. En esta actividad se observan y evalúan las operaciones de vuelo que demuestren la aptitud del solicitante para llevar a cabo las operaciones especiales propuestas en su solicitud de enmienda a sus Especificaciones de Operación de su Certificado de Operador Aéreo; tales como, la inclusión de nuevas rutas, operaciones ETOPS, de aproximaciones en Categoría II y III, operaciones PBN, entre otras.

Evaluación de la competencia a pilotos. Esta actividad se realiza al término de la capacitación periódica de los pilotos para comprobar la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos normales, anormales y de emergencia, demostrando su competencia en cada tipo o variante de un tipo de aeronave que el piloto tenga inscritas en su licencia. En esta actividad se incluye la verificación de la capacidad técnica y aptitudes de pilotos propuestos por los concesionarios y permisionarios para fungir como Evaluadores Designados (ED) por la DGAC, nombramiento que los faculta para evaluar la competencia de los pilotos de la compañía que representan.

Convalidación y certificación de simuladores de vuelo. En el proceso de convalidación se verifican los simuladores de vuelo en el extranjero que pretenden utilizar los operadores mexicanos para el adiestramiento de sus tripulaciones de vuelo, a fin de constatar su similitud con los aviones que operarán, revisar las instalaciones y el certificado de operación emitido por la Autoridad Aeronáutica a la que pertenece el simulador para ser convalidado por la DGAC de México. En el proceso de certificación, se asegura que los simuladores de vuelo pertenecientes a las compañías mexicanas estén en condiciones de similitud con los aviones que operan, también se comprueba el funcionamiento de los simuladores periódicamente para contar con los certificados de operación.

Los logros anuales relacionados con las operaciones de vuelo son:

AÑO 2012 – 2013

En este periodo se contabilizan desde el 1º de diciembre de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2013. Durante este periodo la Dirección de Control contó en promedio con 60 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 5 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico administrativas	16	1
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	818	23
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	91	3
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	422	12
	Otras inspecciones	96	3

	Sub-total Vigilancia	1443	42
CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	218	6
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	796	23
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	103	3
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	9	0
	Evaluación de la competencia a pilotos	890	25
	Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	58	1
	Sub-total certificación	2074	58
	Total	3517	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2012 – 2013.

En este periodo se concluyó la construcción de las nuevas instalaciones para la Dirección de Control y la Dirección de Verificaciones Aeroportuarias, ubicadas en el Hangar 8 del AICM.

La construcción de este nuevo edificio fue gestionada por el Cap. Víctor Torres y Fernández, en ese entonces responsable de ambas Direcciones.

El nuevo edificio se diseñó considerando el espacio físico disponible, para satisfacer lo mejor posible las necesidades de espacio, funcionalidad e imagen de estas dos direcciones, en especial las de la Dirección de Control, cuya planta de inspectores aumentó considerablemente, debido a las exigencias internacionales para reforzar la vigilancia de las operaciones de vuelo de los explotadores, competencia de la Dirección de Control.

El nuevo edificio de la Dirección de Control, así como la gran competencia de su grupo de inspectores, han permitido mejorar notablemente la imagen de la DGAC, así como la calidad de los servicios que presta a los usuarios, de una manera que no tiene precedente en el pasado.

AÑO 2014

Durante este año la Dirección de Control contó en promedio con 65 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 5 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico- administrativas	14	0
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	813	22
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	102	3
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	600	16
	Otras inspecciones	139	4
	Sub-total vigilancia	1668	45
CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	184	5
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	805	21
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	122	3
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	8	0
	Evaluación de la competencia a pilotos	924	25
	Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	62	2
	Sub-total certificación	2105	55
Total		3773	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2014.

Derivado de las observaciones y hallazgos de la Auditoría interna que le fuera practicada a la Dirección de Control, durante 2014 se desarrolló e implementó un Manual de Procesos y Procedimientos Internos de la Dirección de Control, documento que ha servido de guía para normalizar y mejorar la actuación de los Inspectores de operaciones de vuelo y de los Inspectores de operaciones de cabina de pasajeros.

Observaciones de auditorías

Del 14 al 16 de abril de 2014, la Dirección de Seguridad Aérea practicó la Auditoría Interna 002/2014 a la Dirección de Control. Durante esta auditoría se detectaron 29 “No conformidades reales” y 12 “Mejoras”. La Dirección de Control estableció las acciones remediales necesarias y dio respuesta a la Dirección de

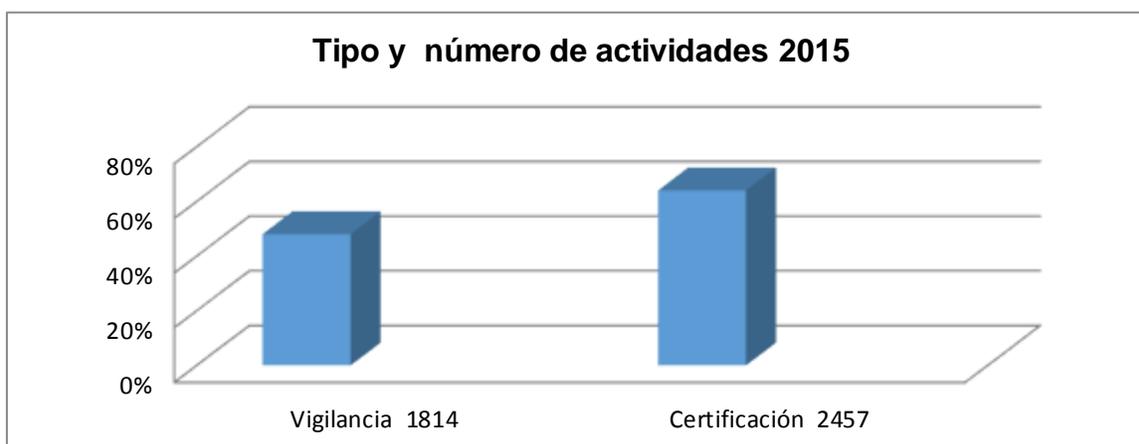
Seguridad Aérea mediante el llenado de los formatos de “Solicitud de Acción” correspondientes a cada uno de los casos reportados, con números consecutivos del 009 al 049.

La Dirección de Control considera que la práctica de esta auditoria ha sido de gran beneficio para mejora de sus procesos y procedimientos de trabajo.

AÑO 2015

Durante este año la Dirección de Control contó en promedio con 63 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 5 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico- administrativas	11	0
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	1009	24
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	94	2
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	536	12
	Otras inspecciones	164	4
	Sub-total vigilancia	1814	42
CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	212	5
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	925	22
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	92	2
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	10	0
	Evaluación de la competencia a pilotos	1142	27
	Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	76	2
	Sub-total certificación	2457	58
Total		4271	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2015.

En abril de 2015, la Dirección de Control, presentó a la Dirección General de la DGAC el documento “Ventajas de crear el órgano administrativo desconcentrado denominado Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), en sustitución de la unidad administrativa denominada Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)”, para

dar a conocer que el cambio a una entidad autónoma representa una gran ventaja en la funcionalidad de la Dirección de Control y respondería de una manera más ágil y expedita a las solicitudes de servicio de nuestros usuarios, mismas que están sujetas a las exigencias de una dinámica industria aeronáutica.

También durante abril de 2015, la Dirección de Control promovió ante la Dirección de Certificación de Licencias una actualización al Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico, para incluir en el Art. 41 el requisito de que los pilotos que deseen revalidar sus licencias deben presentar a la Autoridad Aeronáutica evidencia de que realizaron una evaluación de competencia al término de sus capacitaciones recurrentes, conforme lo requieren los ordenamientos internacionales de la OACI en el Anexo 6, Parte I, numeral 9.4.4, “Verificación de la competencia de los pilotos”. Con esta acción se garantiza que los pilotos tengan que demostrar ante la Autoridad Aeronáutica o sus designados, que cuentan con los conocimientos y habilidades que garanticen una operación segura de las aeronaves bajo su control.

A petición expresa del Director General Adjunto de Aviación, la Dirección de Control desarrolló la Circular Obligatoria CO AV-47/15, Que establece los requerimientos y especificaciones de la instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave. Este documento fue entregado a la DGAA con fecha 19 de noviembre de 2015 para su publicación.

AÑO 2016

Durante este año la Dirección de Control contó en promedio con 58 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 4 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico administrativas	16	0
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	1142	24
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	78	2
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	518	11
	Otras inspecciones	190	4
	Sub-total vigilancia	1944	41
CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	220	5
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	963	21
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	92	2
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	10	0
	Evaluación de la competencia a pilotos	1350	29
	Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	82	2
	Sub-total certificación	2717	59
Total		4661	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2016.

La Dirección de Control promovió la enmienda de la Carta Política CP AV-13/10, para actualizar el perfil del Evaluador Designado de las líneas aéreas y se adicionó el perfil correspondiente al Evaluador Designado para taxis aéreo. Adicionalmente, se creó e integró la figura de Instructor Examinador Designado que se utiliza para el instructor de las escuelas de vuelo que está facultado por ley para aplicar exámenes de vuelo para licencias de piloto privado y comercial. Se establecieron los procedimientos para regular su función. Esta actualización fue publicada como Revisión 7 a la Carta Política 13/10, en enero de 2017.

La Dirección de Control actualizó la CO AV-02/06, “Especificaciones técnicas para la realización de operaciones de aproximación y aterrizaje con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) de Categoría II (CAT II) y/o de Categoría III (CAT III)”. Con esta revisión se actualizaron las maniobras necesarias para el examen práctico para obtener la capacidad en operaciones Cat II/III. Esta actualización se publicó como Revisión 3, con fecha 15 de marzo de 2016. Con esta actualización se adoptaron los lineamientos establecidos por la FAA, para incrementar el nivel de seguridad en este tipo de operaciones.

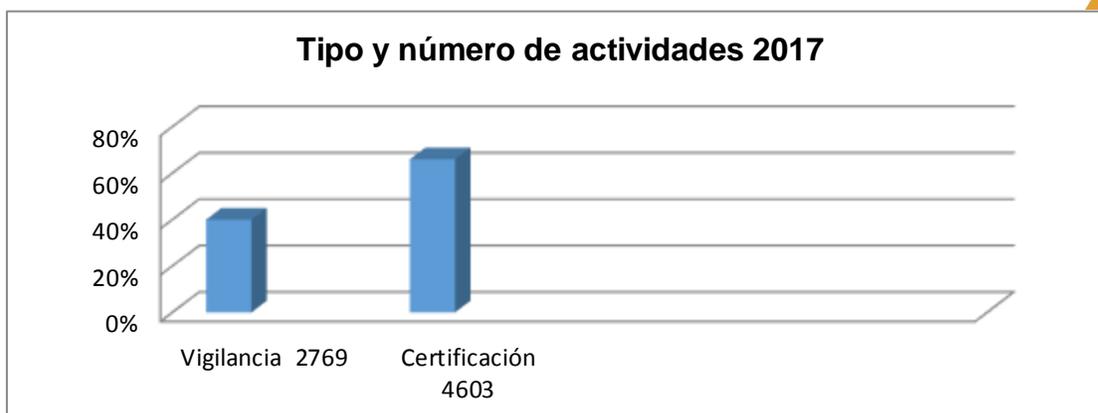
La Dirección de Control empezó a participar en la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes a licencias de pilotos de aerostatos (globo libre).

AÑO 2017

Durante este año la Dirección de Control contó en promedio con 55 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 4 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico administrativas	19	0
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	1608	22
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	126	2
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	770	10
	Otras inspecciones	246	3
	Sub-total vigilancia		2769

CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	446	6
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	2087	28
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	114	2
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	22	1
	Evaluación de la competencia a pilotos	1840	25
	Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	94	1
	Sub-total certificación	4603	63
Total		7372	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2017.

Se capacitaron a 25 Inspectores de operaciones de vuelo de la Dirección de Control respecto a las operaciones PBN y a los procedimientos para aprobación operacional PBN. Con esta capacitación, los inspectores de vuelo quedan calificados para realizar los vuelos de validación operacional PBN que los usuarios requieran, de acuerdo a los estándares establecidos por la OACI.

Se está acordando con la FAA una Carta de Entendimiento o MOU, en la cual se establezcan los requisitos bajo los cuales la DGAC aceptaría los instructores y examinadores designados aprobados por la FAA en los Centros de Adiestramiento en EUA, para el entrenamiento y evaluación de los pilotos mexicanos, con objeto de que dichos entrenamientos y evaluaciones sean aceptables para su convalidación por parte de la Dirección de Certificación de Licencias y así cumplir con lo establecido por el Art. 11 de la Ley de aviación Civil.

Por acuerdo de la Dirección General, a partir de este año, la Dirección de Control tomó el doble papel de interventor y evaluador en los exámenes de profesionalización. El resultado de este cambio ha sido positivo, ya que se ha registrado un incremento notable en el número de exámenes de profesionalización realizados, beneficiando directamente a los solicitantes (el incremento registrado es un poco mayor al 100 %).

La Dirección de Control ha empezado a participar en la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes para obtención de licencias para la operación de aeronaves no tripuladas RPAS (drones), en las categorías RPAS pequeño, ala rotativa, RPAS grande ala rotativa y RPAS grande ala fija.

Informes de transparencia

Con fecha 19 de julio de 2017, se dio atención a la solicitud de acceso a la información con folio 222717, mediante la cual se solicita a la Dirección de Control que diga si existe algún riesgo o peligro que pudiera sufrir la población en general en su integridad física o en sus bienes relacionado al estado en el que se encuentra la infraestructura pública a cargo de esa dependencia, dentro del periodo del primero de diciembre de 2012 a la fecha.

Actividades en proceso de ejecución

Las actividades y compromisos relevantes en proceso de ejecución que se estima que al 31 de diciembre de 2017 no habrán concluido son:

Capacitación a más Inspectores de Operaciones de Vuelo para la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes a autorizaciones y licencias de pilotos para aeronaves no tripuladas, RPAS, en sus diferentes categorías. Capacitación a más Inspectores de Operaciones de Vuelo para la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes a licencias de pilotos de aerostatos y finalmente, capacitación a más inspectores en procedimientos PBN.

Finiquitar el proceso de aprobación del Memorándum de Entendimiento (MOU) con la FAA para la aceptación de instructores y examinadores designados de la FAA en los Centros de Adiestramiento de EUA para la preparación de pilotos mexicanos, o en su defecto, autorizar que un número seleccionado de instructores y examinadores en dichos centros den instrucción y apliquen exámenes a pilotos mexicanos. Lo anterior en apoyo a lo establecido en el Art. 11 de la Ley de Aviación Civil.

AÑO 2018 – Enero - Julio

El número de inspectores de Operaciones de Vuelo ha venido disminuyendo debido a que las plazas que han sido dadas de baja por defunción o renuncia no han sido cubiertas, de manera que la Dirección de Control cuenta en lo transcurrido de 2018 en promedio con 48 Inspectores de Operaciones de Vuelo y 4 Inspectores de Operaciones de Cabina, con los cuales realizó el siguiente tipo y número de actividades:

	Tipo de actividad	Número	Porcentaje
VIGILANCIA	Verificaciones técnico administrativas	5	0
	Inspecciones de operaciones de vuelo en ruta	499	12
	Verificación a escuelas y centros de capacitación	54	1
	Revisión de manuales y material técnico de los explotadores	425	10
	Otras inspecciones	123	3
	Sub-total vigilancia	1106	26
CERTIFICACION	Exámenes de profesionalización	610	15
	Exámenes prácticos de vuelo en simulador/avión	1280	31
	Certificación de operaciones de vuelo y de cabina	40	1
	Vuelos de validación y de operaciones especiales	9	0

Evaluación de la competencia a pilotos	1080	26
Convalidación y certificación de simuladores de vuelo	36	1
Sub-total certificación	3055	74
Total	4161	100



Otras actividades relevantes realizadas en 2018.

Se capacitaron a 25 Inspectores de operaciones de vuelo de la Dirección de Control respecto a las operaciones PBN y a los procedimientos para aprobación operacional PBN. Con esta capacitación, los inspectores de vuelo quedan calificados para realizar los vuelos de validación operacional PBN que los usuarios requieran, de acuerdo a los estándares establecidos por la OACI.

Se está acordando con Flight Safety International una Carta de Entendimiento o MOU, en la cual se establecen los requisitos bajo los cuales la DGAC aceptaría los instructores y examinadores designados aprobados por la FAA en los Centros de Adiestramiento de esta empresa en EUA, para el entrenamiento y evaluación de los pilotos mexicanos, con objeto de que dichos entrenamientos y evaluaciones sean aceptables para su convalidación por parte de la Dirección de Certificación de Licencias y así cumplir con lo establecido por el Art. 11 de la Ley de aviación Civil.

Por acuerdo de la Dirección General, a partir de 2017, la Dirección de Control tomó el doble papel de interventor y evaluador en los exámenes de profesionalización. El resultado de este cambio ha sido positivo, ya que se ha registrado un incremento notable en el número de exámenes de profesionalización realizados, beneficiando directamente a los solicitantes (el incremento registrado es un poco mayor al 100 %). Durante el periodo de enero-julio 2018, el número de exámenes de profesionalización efectuados es de 610.

La Dirección de Control ha empezado a participar en la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes para obtención de licencias para la operación de aeronaves no tripuladas RPAS (drones), en las categorías RPAS pequeño ala rotativa, RPAS grande ala rotativa y RPAS grande ala fija. Estos exámenes están contabilizados

en el rubro de “exámenes prácticos de vuelo en simulador / avión” de la tabla anterior.

Actividades en proceso de ejecución

Las actividades y compromisos relevantes en proceso de ejecución que se estima que al 31 de diciembre de 2018 no habrán concluido son:

Capacitación a más Inspectores de Operaciones de Vuelo para la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes a autorizaciones y licencias de pilotos para aeronaves no tripuladas, RPAS, en sus diferentes categorías. Capacitación a más Inspectores de Operaciones de Vuelo para la aplicación de exámenes prácticos a aspirantes a licencias de pilotos de aerostatos y finalmente, capacitación a más inspectores en procedimientos PBN.

Accidente e Incidentes aéreos.

Los accidentes aéreos pueden ocurrir en cualquier momento y situación, en México se tiene una extensa lista de accidentes aéreos a lo largo de su historia y que en comparación a otros países no se podría localizar en una posición desastrosa, esto gracias a la tecnología, la capacitación y los recursos tanto humanos como financieros que han contribuido a tener un número considerablemente bajo en este tipo de desastres en comparativa a nivel mundial.

Los accidentes aéreos de aeronaves de aviación comercial regular generalmente son catastróficos, por el número de personas que las aeronaves pueden transportar y es por ello que se debe estar preparado con los recursos tanto financieros y humanos así como el equipo necesario para poder prestar la asistencia adecuada y suficiente para poder dar atención a la emergencia, para ello se necesita una coordinación efectiva tomando el rol que le corresponde a cada dependencia dentro del ámbito de sus responsabilidades trabajando en conjunto implementando Planes a seguir y ensayar este tipo de escenarios poniendo siempre el peor panorama.

México a fin de contribuir con la seguridad de la aviación civil, se adhiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago Estados Unidos y firmado el 7 de diciembre de 1944, el cual tiene como objeto que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre bases de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico y hoy en día su política es “Ningún País se queda atrás”. En materia de Investigación de accidentes e incidentes de aviación, el artículo 25 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, establece que: el Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias

autoridades, que los explotadores de las aeronaves o las autoridades del Estado de matrícula proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

Cada Estado contratante, al tener conocimiento de una aeronave desaparecida, deberá emprender la búsqueda de la aeronave, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente convenio. En el artículo 37 menciona que cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, con el fin de facilitar y mejorar la navegación aérea. A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptará y enmendará en su oportunidad, según sea necesario, de forma específica las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten sobre las aeronaves en peligro e investigación de accidentes.

Por otra parte, en el anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, se menciona que las especificaciones se aplican a las actividades posteriores a los accidentes e incidentes que ocurran, y el objetivo de la investigación será la prevención de futuros accidentes e incidentes y el propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad. En este sentido, se establece que el “Estado del suceso” tomará medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación, así mismo el “Estado del suceso” enviará una notificación de un accidente o incidente grave con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que se disponga a los Estados de matrícula, explotador, de diseño, de fabricación y a la Organización de Aviación Civil Internacional en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2,250 kg. O se trate de una aeronave turboreactor.

El “Estado del suceso” instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, en tal sentido las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en el caso de que exista otra investigación de cualquier índole de gobierno, esta se deberá realizar paralelamente no influyendo los resultados de los análisis una de otra. Por lo que, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a las atribuciones que le confieren la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, le corresponde administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de la información y seguridad de la navegación aérea.

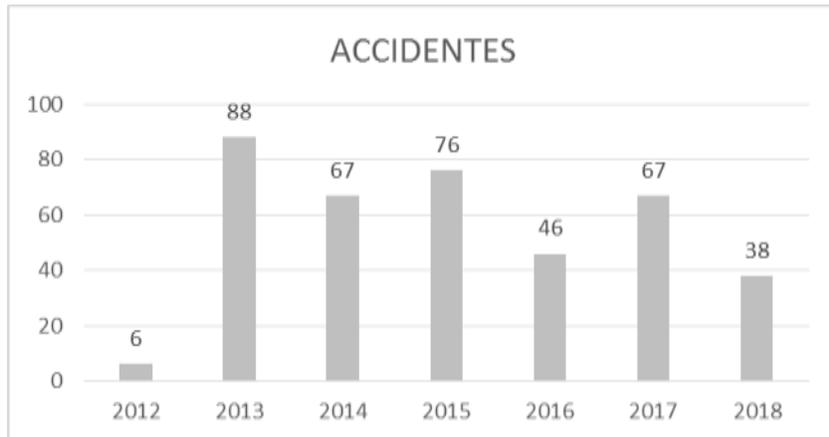
Por otra parte, en el artículo 80 de la Ley de Aviación Civil, se le confiere la atribución a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de realizar la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles y determinará la causa probable de los mismos, y es en el Reglamento de la Ley

que establece en el artículo 176, que la búsqueda y salvamento, comprende la localización de aeronaves accidentadas, el rescate y salvamento de los sobrevivientes, la recuperación de cadáveres y restos humanos y el aseguramiento de carga, valores y correo, transportados en la aeronave; la coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento; la coordinación de las maniobras de las aeronaves que participen en la búsqueda y salvamento; la coordinación de las maniobras de auxilio, y la movilización oportuna de los grupos de búsqueda y salvamento.

Por lo que respecta al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme a su artículo 21, fracción XXIII, le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, organizar y controlar los servicios de Búsqueda y Salvamento de aeronaves civiles extraviadas o accidentales, así como investigar y dictaminar accidentes e incidentes de aviación, esta actividad se lleva a cabo por el Director de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación, le concierne la organización y control de los servicios de Búsqueda y Salvamento de aeronaves civiles extraviadas o accidentadas, así como investigar y dictaminar accidentes e incidentes. Por otra parte el Anexo 9 de la misma OACI el cual habla sobre Facilitación en relación a la Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares en ese sentido existe también el Doc. 9998 de la Política de la OACI en la misma materia y el Doc. 9973 Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, de igual manera se deben tomar los métodos recomendados en el mismo Anexo 9 en materia de dar facilidades a familiares de las víctimas de los pasajeros.

Accidentes

Los datos utilizados en este informe son con base al número de accidentes notificados a la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes a través de las diferentes comandancias de los aeropuertos que conforman la red nacional aeroportuaria, los cuales son mostrados en las siguientes tablas y gráficas; dentro del periodo correspondiente del 01 de diciembre de 2012 al 31 de julio 2018, siendo un total de 388 aeronaves accidentadas de los cuales 338 corresponden a aeronaves de ala fija (avión) y 49 de ala rotativa (helicóptero) y 1 globo, siendo 50 accidentes en aeronaves dedicadas al servicio público (XA), 269 de matrícula privada (XB), 15 aeronaves de uso oficial o del estado (XC) y 54 accidentes de aeronaves de procedencia extranjera y/o sin registro en México (OTRAS).



ACCIDENTES DICIEMBRE 2012					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	0	3	1	2	6
ALA ROTATIVA	0	0	0	0	0
	0	3	1	2	6

ACCIDENTES 2013					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	13	50	2	12	77
ALA ROTATIVA	1	5	1	4	11
	14	55	3	16	88

ACCIDENTES 2014					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	5	44	0	11	60
ALA ROTATIVA	3	2	2	0	7
	8	46	2	11	67

ACCIDENTES 2015					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	10	51	0	6	67
ALA ROTATIVA	2	5	2	0	9
	12	56	2	6	76

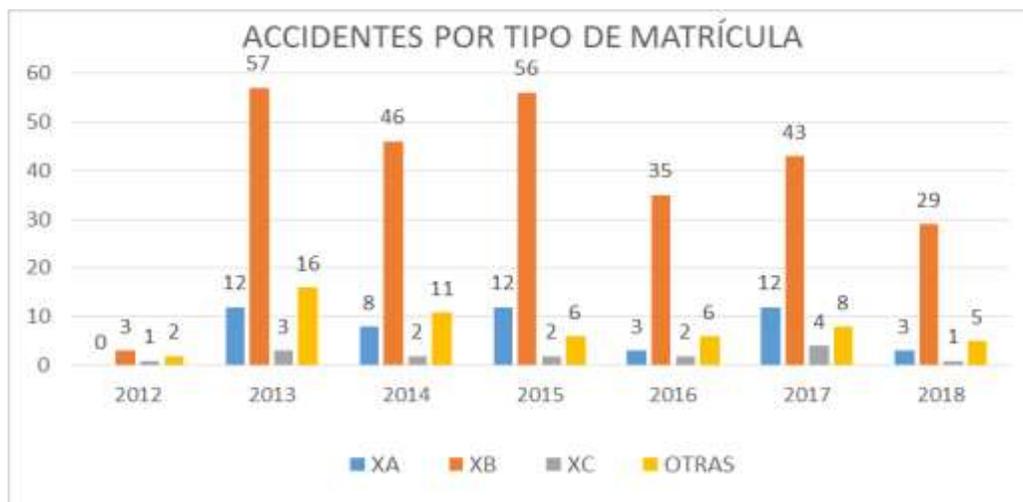


ACCIDENTES 2016					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	3	32	0	3	38
ALA ROTATIVA	0	3	2	2	7
GLOBO	0	0	0	1	1
	3	35	2	6	46

ACCIDENTES 2017					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	8	38	1	7	54
ALA ROTATIVA	4	5	3	1	13
	12	43	4	8	67

ACCIDENTES 2018					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	2	28	1	5	36
ALA ROTATIVA	1	1	0	0	2
	3	29	1	5	38

Accidentes por tipo de matrícula y por año, siendo el 2013 con más accidentes y la Aviación Privada que más accidentes ha tenido en este periodo.



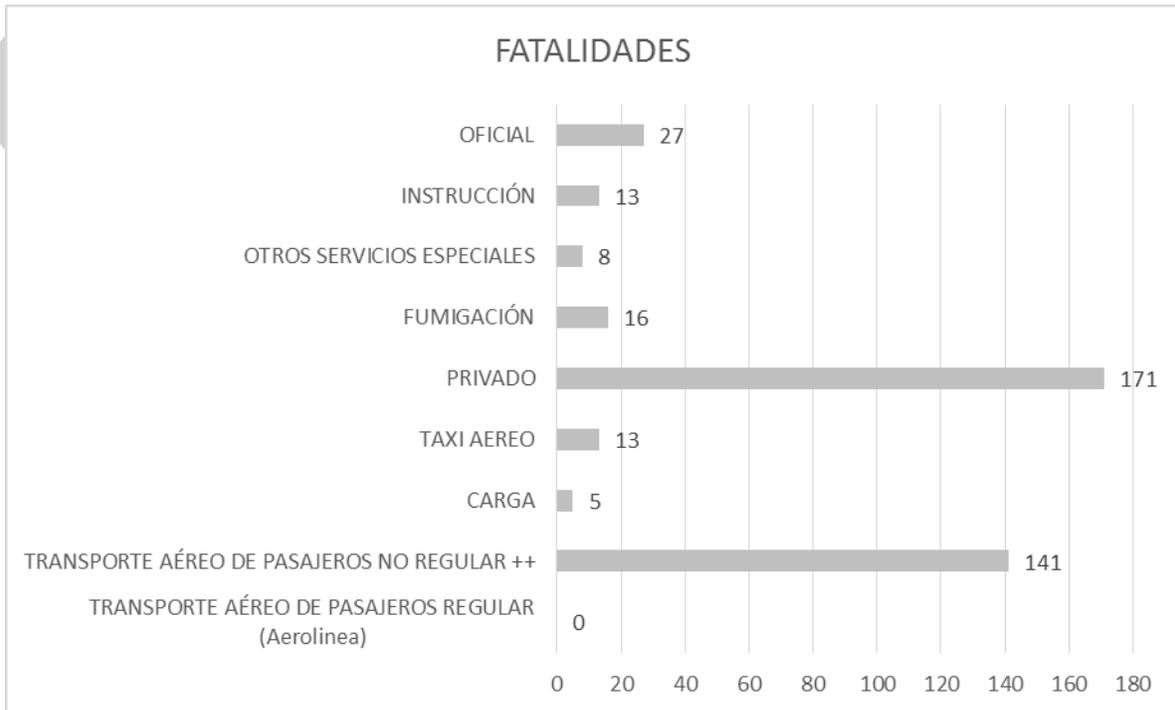
Los accidentes han ocurrido mayormente en aeronaves de Ala Fija (Avión), esto debido a que también existen mayor número de aeronaves de este tipo y mayor número de operaciones.



Los accidentes por tipo de servicio, denotándose que la aviación privada con 189 accidentes es en donde más accidentes hay y la aviación comercial regular (Línea Aérea), en donde menos accidentes han ocurrido (4 accidentes).



A consecuencia de estos accidentes 279 personas perdieron la vida, siendo la aviación privada en donde mayores decesos existieron con 169 fatalidades así mismo la aviación comercial regular (líneas aéreas) no presenta fatalidades en este periodo.



**Nota: en el Transporte Aéreo de Pasajeros no Regular, se consideró el accidente ocurrido en Cuba, en donde desafortunadamente fallecieron 108 personas incluyendo la tripulación, por ser una aeronave de matrícula mexicana con tripulación mexicana, así mismo la investigación es realizada por el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

El análisis de los accidentes se denota que las fases de vuelo más críticas son las de crucero y maniobras.



Accidentes por Región de Inspección de Seguridad Aérea

Reporte de accidentes por área geográfica conforme a las comandancias regionales.

Para facilitar el control de Inspección se dividió el territorio mexicano en 6 Regiones asignando una comandancia regional a cada una de ellas siendo para la Primera Región Mazatlán, Segunda Región Monterrey, Tercera Región Guadalajara, Cuarta Región Mérida, Quinta Región Veracruz, Sexta Región Toluca, así mismo cada Región supervisa la operación de las comandancias de cada aeropuerto que le fueron asignadas, dejando al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México como si fuese una Séptima Región, anexando los accidentes ocurridos en el extranjero que fueron reportados a la Dirección General de Aeronáutica Civil.



REGIÓN 1

MAZATLÁN
Cabo San Lucas
Cd. Obregón
Culiacán
Durango
Ensenada
Guaymas
Hermosillo
La Paz
Loreto
Los Mochis
Mazatlán
Mexicali
Nogales
Puerto Peñasco
San Felipe
San José del Cabo
Tepic
Tijuana

REGIÓN 2

MONTERREY
Aeropuerto del Norte
Chihuahua
Cd. Acuña
Cd. Juárez
Cd. Victoria
Matamoros
Monclova
Monterrey
Nuevo Laredo
Piedras Negras
Reynosa
Saltillo
Tampico
Torreón

REGIÓN 3

GUADALAJARA
Acapulco
Aguascalientes
Guanajuato
Celaya
Colima
Guadalajara
Lázaro Cárdenas
Manzanillo
Morelia
Puerto Vallarta
Querétaro
Sn. Luís Potosí
Uruapan
Zacatecas
Zamora
Zihuatanejo

REGIÓN 4

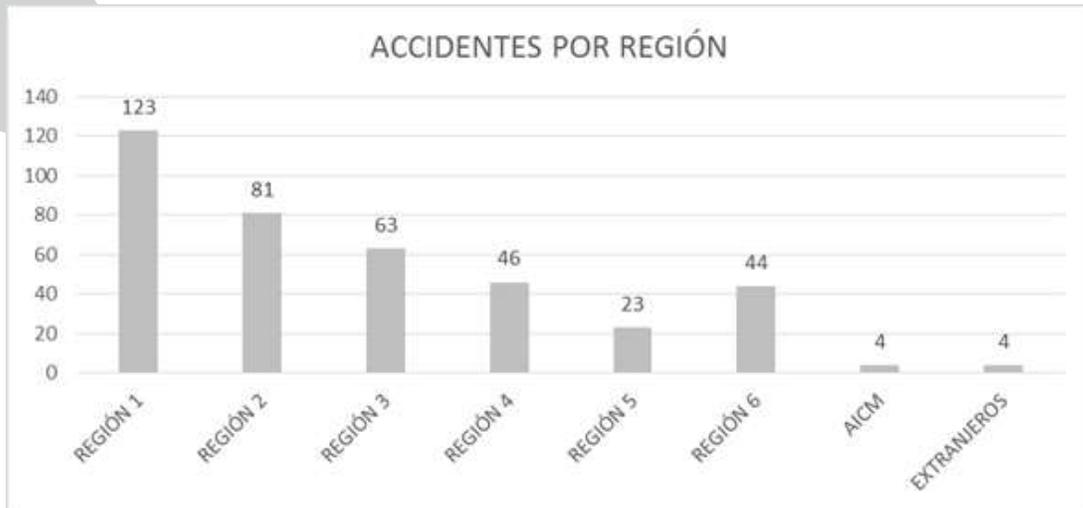
MÉRIDA
Campeche
Cancún
Chetumal
Chichen Itzá
Cd del Carmen
Cozumel
Mérida
Palenque
Playa del Carmen
San Cristóbal
Tapachula
Tuxtla Gutiérrez
Villahermosa

REGIÓN 5

VERACRUZ
Bahías de Huatulco
Córdoba
Jalapa
Minatitlán
Oaxaca
Poza Rica
Puerto Escondido
Tehuacán
Veracruz

REGIÓN 6

TOLUCA
Atizapán
Cuernavaca
Pachuca
Puebla
Toluca



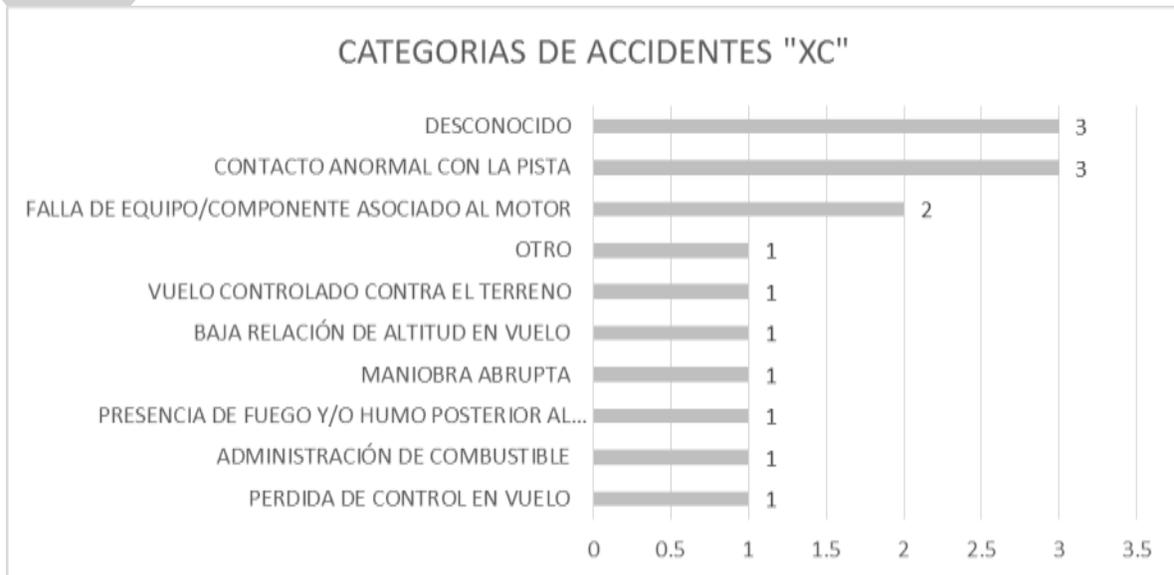
Para un mejor análisis del comportamiento de los accidentes se realiza la clasificación por categorías las cuales son adoptadas por la OACI.

Las principales categorías de los accidentes por tipo de matrícula son las siguientes.

Para los accidentes de aeronaves dedicadas a la Aviación Comercial con matrícula "XA", las cuales comprende Transporte Público de Pasajeros Regular (Línea Aérea), Transporte Público de Pasajeros No Regular (Vuelos Regionales y/o Charteros), Transporte de Carga vía aérea, Taxis aéreos.



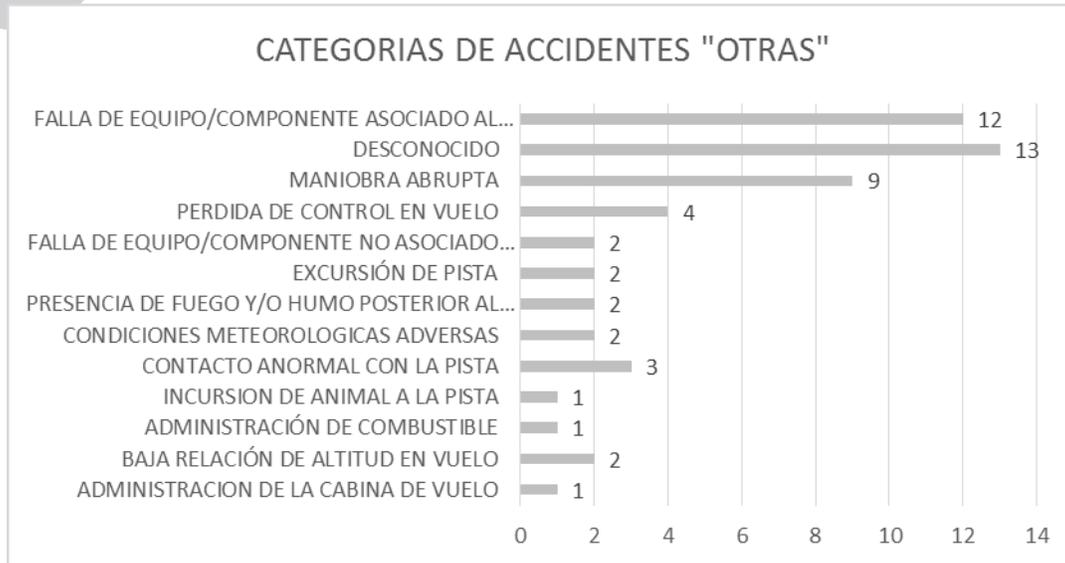
Para los accidentes de las aeronaves dedicadas a la Aviación Oficial o del Estado con matrícula "XC".



Para los accidentes de las aeronaves dedicadas a la aviación Privada con matrícula "XB", incluyen Fumigadores, Instrucción, Aviación General o Privada, Servicios Especializados (Búsqueda de Cardumen, Fotografía Aérea, Perifoneo, Paracaidismo, etc.).

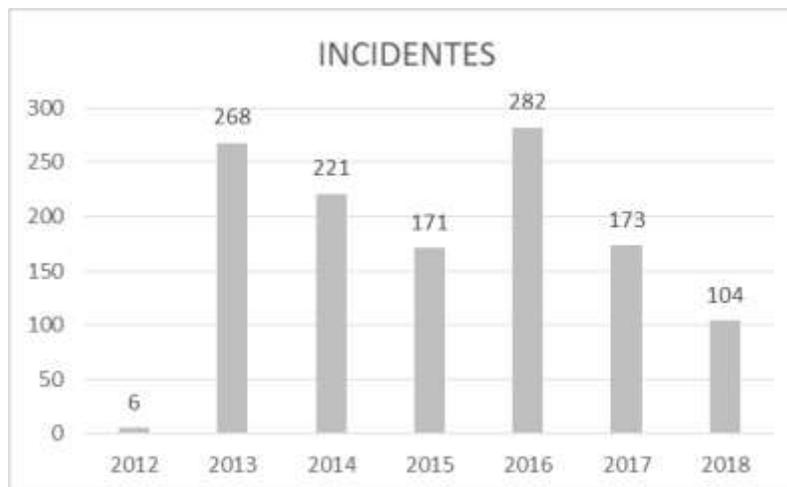


Para los accidentes de aeronaves registradas en otro país o que no cuentan con algún registro "OTRAS" Aeronaves con matrícula extranjera, Sin matrícula, experimentales.



Incidentes

Los reportes de incidentes de aviación recibidos en el mismo periodo dan como total 1225 incidentes de los cuales 1184 corresponden a aeronaves de ala fija (avión), y 41 de ala rotativa (helicóptero); siendo 549 accidentes en aeronaves dedicadas al servicio público (XA), 285 de matrícula privada (XB), 34 aeronaves de uso oficial o del estado (XC), y 357 accidentes de aeronaves de procedencia extranjera y/o sin registro en México (OTRAS).





INCIDENTES 2012					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	1	5	0	0	6
ALA ROTATIVA	0	0	0	0	0
	1	5	0	0	6

INCIDENTES 2013					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	124	53	3	78	258
ALA ROTATIVA	2	3	5	0	10
	126	56	8	78	268

INCIDENTES 2014					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	86	48	3	72	209
ALA ROTATIVA	6	1	4	1	12
	92	49	7	73	221

INCIDENTES 2015					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	74	44	4	46	168
ALA ROTATIVA	2	0	1	0	3
	76	44	5	46	171

INCIDENTES 2016					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	130	61	4	78	273
ALA ROTATIVA	3	2	4	0	9
	133	63	8	78	282

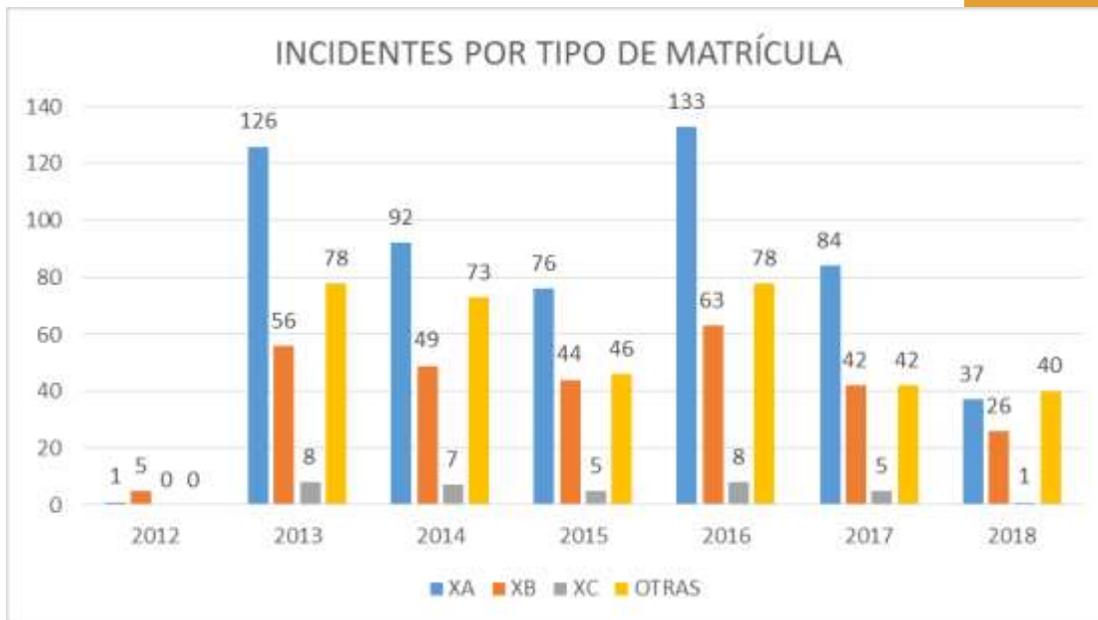
INCIDENTES 2017					



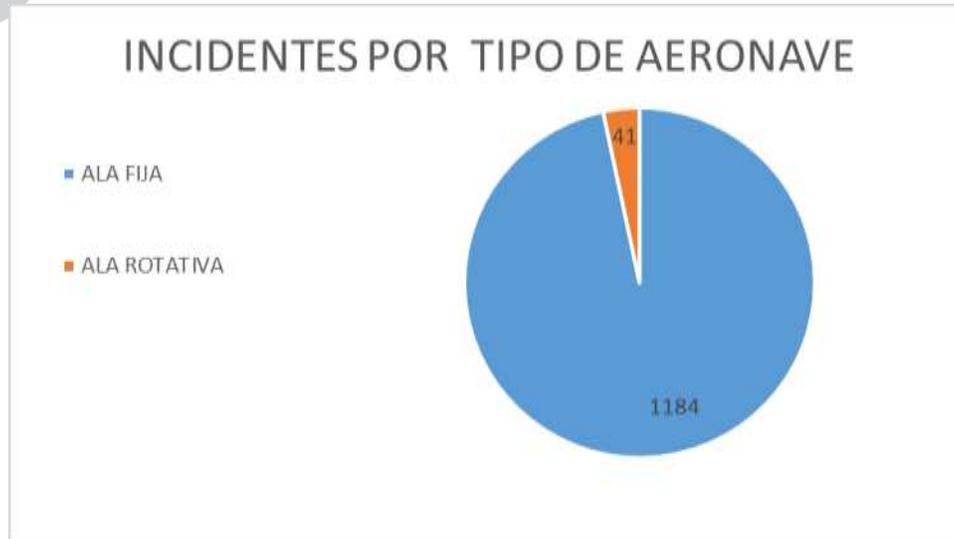
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	82	41	2	42	167
ALA ROTATIVA	2	1	3	0	6
	84	42	5	42	173

INCIDENTES 2018					
	XA	XB	XC	OTRAS MATRICULAS	TOTAL
ALA FIJA	37	26	1	39	103
ALA ROTATIVA	0	0	0	1	1
	37	26	1	40	104

Los sistemas de las aeronaves y las operaciones para realizar los vuelos con matrícula Comercial son monitoreados constantemente con el fin de realizar acciones correctivas y llevar acabo los vuelos seguros es por ello que el número de incidentes en este tipo de matrícula son mayores, siendo el año 2016 con más incidentes en la Aviación Comercial.



Los incidentes han ocurrido mayormente en aeronaves de Ala Fija (Avión), esto debido a que también existen mayor número de aeronaves de este tipo y mayor número de operaciones.



Los incidentes por tipo de servicio, denotándose que la Aviación Comercial es en donde más incidentes hay, en especial la aviación comercial regular (Línea Aérea) por el número de operaciones que se realizan, esto ni indica que ponga en riesgo las operaciones, sino que es porque al tenerse monitoreada constantemente surgen fallas e incidentes que son reparados.



El análisis de los accidentes se denota que las fases de vuelo más críticas es el aterrizaje.



Incidentes por Región de Inspección de Seguridad Aérea

Reporte de incidentes por área geográfica conforme a las comandancias regionales se realiza igual que los accidentes.



REGIÓN 1

MAZATLÁN
Cabo San Lucas
Cd. Obregón
Culiacán
Durango
Ensenada
Guaymas
Hermosillo
La Paz
Loreto
Los Mochis
Mazatlán
Mexicali
Nogales
Puerto Peñasco
San Felipe
San José del Cabo
Tepic
Tijuana

REGIÓN 2

MONTERREY
Aeropuerto del Norte
Chihuahua
Cd. Acuña
Cd. Juárez
Cd. Victoria
Matamoros
Monclova
Monterrey
Nuevo Laredo
Piedras Negras
Reynosa
Saltillo
Tampico
Torreón

REGIÓN 3

GUADALAJARA
Acapulco
Aguascalientes
Guanajuato
Celaya
Colima
Guadalajara
Lázaro Cárdenas
Manzanillo
Morelia
Puerto Vallarta
Querétaro
Sn. Luis Potosí
Uruapan
Zacatecas
Zamora
Zihuatanejo

REGIÓN 4

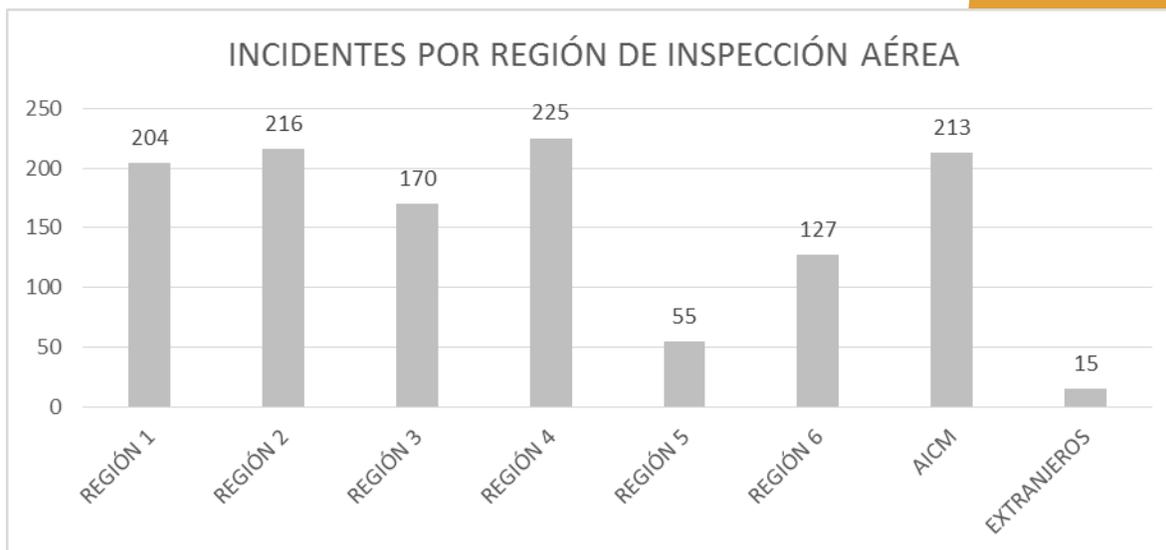
MÉRIDA
Campeche
Cancún
Chetumal
Chichen Itza
Cd del Carmen
Cozumel
Mérida
Palenque
Playa del Carmen
San Cristóbal
Tapachula
Tuxtla Gutiérrez
Villahermosa

REGIÓN 5

VERACRUZ
Bahías de Huatulco
Córdoba
Jalapa
Minatitlán
Oaxaca
Poza Rica
Puerto Escondido
Tehuacán
Veracruz

REGIÓN 6

TOLUCA
Atizapán
Cuernavaca
Pachuca
Puebla
Toluca



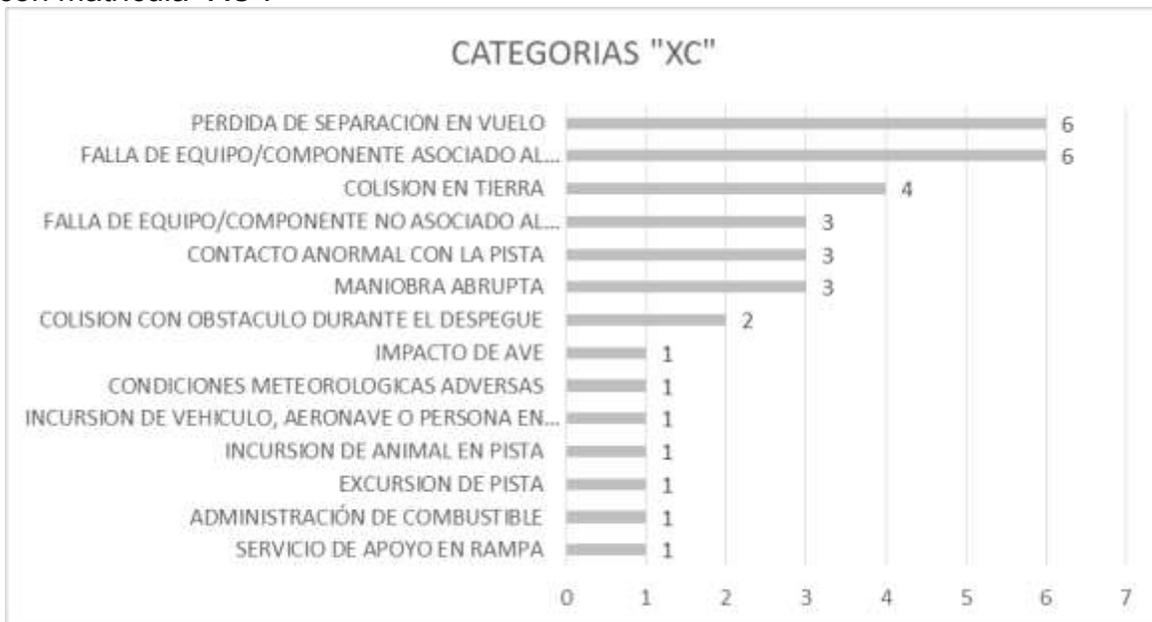
El comportamiento de los incidentes se realiza la clasificación por categorías las cuales son adoptadas por la OACI de la misma manera en que se realizó con los accidentes.

Las principales categorías de los incidentes por tipo de matrícula son las siguientes.

Para los accidentes de aeronaves dedicadas a la Aviación Comercial con matrícula "XA", las cuales comprende Transporte Público de Pasajeros Regular (Línea Aérea), Transporte Público de Pasajeros (Vuelos Regionales y/o Charteros), Transporte de Carga vía Aérea, Taxis Aéreos.



Para los accidentes de las aeronaves dedicadas a la Aviación Oficial o del Estado con matrícula "XC".



Para los accidentes de las aeronaves dedicadas a la aviación Privada con matrícula "XB", incluyen Fumigadores, Instrucción, Aviación General o Privada, Servicios Especializados (Búsqueda de Cardumen, Fotografía Aérea, Perifoneo, Paracaidismo, etc.).



Para los accidentes de aeronaves registradas en otro país o que no cuentan con algún registro "OTRAS" Aeronaves con matrícula extranjera, Sin matrícula, experimentales.



Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Principales acciones realizadas

Para dar cumplimiento a los compromisos de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) propuso la actualización y aprobación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), ante el Comité Especializado de Alto Nivel sobre Desarme, Terrorismo y Seguridad Internacional (CANDESTI), organización creada en el año 2007 y cuya función es coordinar los esfuerzos interinstitucionales en los niveles político, estratégico, táctico y jurídico.

Para tal efecto, el CANDESTI determinó formar un grupo de trabajo enfocado a la Seguridad de la Aviación Civil, formado por representantes de la SEDENA, SEMAR, PGR, PF, SAT, INM, SCT y coordinado por el CISEN, los cuales analizaron la propuesta del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil propuesto por la DGAC.

Paralelo a lo anterior, la DGAC presentó la propuesta de PNSAC a la industria aeronáutica a través de los grupos de trabajo formados como parte del Subcomité de Normalización de Seguridad de la Aviación Civil del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo. En estos grupos las líneas aéreas, grupos aeroportuarios, empresas de seguridad opinaron el documento e hicieron sugerencias para elaborar el contenido final.

Con la elaboración, publicación y puesta en marcha del PNSAC se establece el sustento necesario para la coordinación de las diversas autoridades presentes en el aeropuerto, incrementando con esto la eficiencia en las operaciones del transporte aéreo.

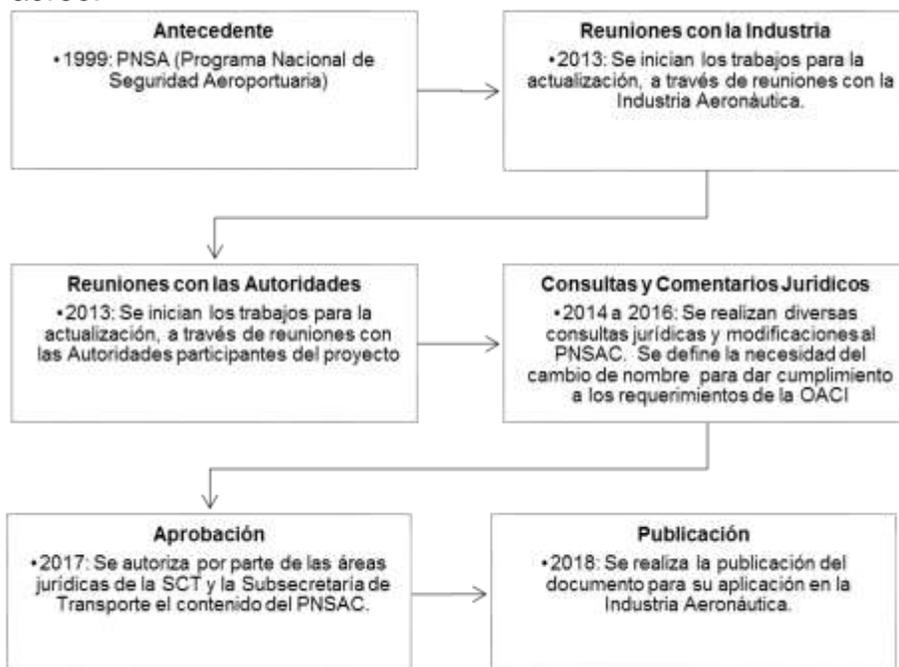


Figura 2-Cronología del proceso de actualización y publicación del Programa Nacional de Seguridad de la aviación Civil.

Es importante destacar que el objetivo primordial de México, es la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal de tierra, usuarios del servicio de transporte aéreo, así como la de terceros que pudieran resultar afectados, por lo cual el PNSAC, se emite con el objeto de fortalecer los controles aplicables a la materia, cuyos objetivos se centran en el establecimiento de políticas, lineamientos y procedimientos, destinados a la prevención de actos de interferencia ilícita que pudieran atentarse contra la vía general de comunicación aeronáutica, la seguridad de las personas, aeronaves, infraestructura, instalaciones y equipos relacionados con los aeródromos, así como las políticas de coordinación entre las dependencias, organismos, empresas, concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios para el transporte aéreo nacional y extranjero en territorio nacional y cualquier otro organismo en seguridad de la aviación civil para implementar y cumplir con los estándares internacionales.

Acciones en proceso de ejecución

Actualmente, el PNSAC, se encuentra aprobado por parte de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, con la recomendación de que se ponga a consideración de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria para realizar el análisis del impacto en la industria aeronáutica por su publicación, por lo que se procedió a hacer esta consulta, de manera paralela se está trabajando con la Dirección General Adjunta Técnica de la DGAC para definir el contenido del documento que será publicado en el Diario Oficial de la Federación, dando con esto la pauta a la industria aeronáutica del país para la actualización y sustento jurídico de las medidas de seguridad aplicables a la Seguridad de la Aviación Civil, así como el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI en aspectos relacionados a la salvaguardia de la aviación civil para la prevención de actos de interferencia ilícita.

Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación

Enfoque de observación continúa.

Principales acciones realizadas

El objetivo del USAP-CMA es promover la seguridad de la aviación a nivel mundial por medio de auditorías y observación continuas del desempeño de los Estados miembros en la esfera de la seguridad de la aviación, obteniendo y analizando, en forma regular y continua, datos sobre el desempeño de los Estados miembros en dicha esfera, lo que abarca el nivel de aplicación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación y el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 — *Seguridad*, al Convenio de Chicago, y las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9— *Facilitación*, así como los procedimientos, textos de orientación y métodos conexos relacionados con dicha seguridad.

De lo anterior, en el año 2017, la Dirección General de Aeronáutica Civil, fue objeto de auditoría por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional, organización que apoyo a México en la detección de elementos destinados a la mejora de los sistemas de seguridad de la aviación civil.

Los resultados de la auditoría USAP-CMA, así como las constataciones y recomendaciones que figuran en este informe, reflejan las capacidades y limitaciones de los sistemas de seguridad de la aviación y vigilancia de México, de acuerdo con la evaluación del equipo de auditoría del USAP-CMA. Éstos se basan en las pruebas reunidas por dicho equipo mediante el examen de la legislación, los programas y reglamentos, los procedimientos operacionales, y la documentación y los registros de archivos conexos; en la observación de medidas de seguridad en la práctica y en entrevistas con el personal técnico de México; y en información sobre antecedentes proporcionada por dicho personal. En este sentido, la verificación de la aplicación de las medidas de seguridad se realizó mediante observaciones *in situ*.

En este sentido, y gracias a las recomendaciones emitidas por la OACI, se han generado hasta el momento 13 Circulares Obligatorias que son utilizadas para regular y estandarizar los procesos en la industria aeronáutica, involucrando temas que van desde la capacitación de los elementos que prestan los servicios de seguridad hasta los procesos de facilitación a observarse en la infraestructura aeroportuaria.

Asimismo, se ha creado el Subcomité de Normalización AVSEC, mismo que es el encargado de la realización y aprobación de la normativa en aspectos de seguridad de la aviación civil y que a través de los grupos de trabajo que lo conforman (Grupo de Aeropuertos, Grupo de Aerolíneas y Grupo de Empresas de Seguridad), realizan reuniones para estudiar las nuevas amenazas inherentes a la seguridad de la aviación civil, así como las medidas de mitigación necesarias para atenderlas. Esto derivado de igual manera de las recomendaciones emitidas por la OACI, después del ejercicio realizado en enero de 2017.

ÁREA AUDITADA	PERIODO	ESTATUS	RESULTADOS	DONDE
Dirección de Seguridad de la Aviación Civil *	23 al 31 de enero de 2017	Cerrada	En estudio del área responsable	Ciudad de México – Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Programas de Equipamiento de Aeropuertos con TSA-INL (Iniciativa Mérida).

En apoyo al Pilar III de la Iniciativa Mérida entre EE.UU. y México, “creación de una frontera del siglo XXI”, en la que se facilite el comercio y viajes seguros a la vez que se restrinja la actividad ilícita, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) con el apoyo del Gobierno de los Estados Unidos de América, para la prevención de actos de interferencia ilícita de las cada vez más sofisticadas organizaciones de la delincuencia transnacional, terroristas, y otros actores ilegales en aeropuertos con vuelos directos hacia los EE.UU.

Después de un estudio de amenaza conjunta en los treinta y ocho últimos puntos de partida en aeropuertos (LPDs por sus siglas en inglés), con vuelos directos a los EE.UU., se identificaron vulnerabilidades clave del control principal de pasajeros, la inspección de equipaje de mano, equipaje documentado, sistemas de control de acceso y vigilancia/monitoreo de instalaciones aeroportuarias. Ambas valoraron a detalle y con gran confianza que estas vulnerabilidades podrían ser fácilmente explotadas por individuos y/o grupos interesados en llevar a cabo actividades criminales incluyendo ataques terroristas.

Con base de estos hallazgos, se desarrolló un proyecto que combina la provisión de equipo certificado, tecnología y capacitación. Para determinar el riesgo, se consideró la presencia de terroristas conocidos y sospechosos y el posible uso por organizaciones de la delincuencia transnacional de aeropuertos en México, el costo potencial de vidas humanas, las capacidades actualmente disponibles en cada aeropuerto para prevenir riesgos, amenazas irregulares y vulnerabilidades de interés, y qué tan bien son implementadas las medidas para contrarrestarlas en cada ubicación.

La meta principal del proyecto piloto es capacitar y equipar los aeropuertos indicados en materia de seguridad.

El equipo y tecnología que se proporcionará incluye:

- Tecnología Avanzada de Imágenes (AIT, en inglés)
- Escáneres de Botellas con líquidos (BLS, en inglés)
- Detección de Partículas de Explosivos (ETDS, en inglés)
- Sistema Biométrico para el Control de Acceso (BACS, en inglés)
- Cámaras CCTV de alta definición

Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación – Enfoque de observación continúa.

Principales acciones realizadas

El objetivo del USAP-CMA es promover la seguridad de la aviación a nivel mundial por medio de auditorías y observación continuas del desempeño de los Estados miembros en la esfera de la seguridad de la aviación, obteniendo y analizando, en forma regular y continua, datos sobre el desempeño de los Estados miembros en dicha esfera, lo que abarca el nivel de aplicación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación y el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 — *Seguridad*, al Convenio de Chicago, y las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9— *Facilitación*, así como los procedimientos, textos de orientación y métodos conexos relacionados con dicha seguridad.

De lo anterior, en el año 2017, la Dirección General de Aeronáutica Civil, fue objeto de auditoría por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional, organización que apoyo a México en la detección de elementos destinados a la mejora de los sistemas de seguridad de la aviación civil.

Los resultados de la auditoría USAP-CMA, así como las constataciones y recomendaciones que figuran en este informe, reflejan las capacidades y limitaciones de los sistemas de seguridad de la aviación y vigilancia de México, de acuerdo con la evaluación del equipo de auditoría del USAP-CMA. Éstos se basan en las pruebas reunidas por dicho equipo mediante el examen de la legislación, los programas y reglamentos, los procedimientos operacionales, y la documentación y los registros de archivos conexos; en la observación de medidas de seguridad en la práctica y en entrevistas con el personal técnico de México; y en información sobre antecedentes proporcionada por dicho personal. En este sentido, la verificación de la aplicación de las medidas de seguridad se realizó mediante observaciones *in situ*.

En este sentido, y gracias a las recomendaciones emitidas por la OACI, se han generado hasta el momento 13 Circulares Obligatorias que son utilizadas para regular y estandarizar los procesos en la industria aeronáutica, involucrando temas que van desde la capacitación de los elementos que prestan los servicios de seguridad hasta los procesos de facilitación a observarse en la infraestructura aeroportuaria.

Asimismo, se ha creado el Subcomité de Normalización AVSEC, mismo que es el encargado de la realización y aprobación de la normativa en aspectos de seguridad de la aviación civil y que a través de los grupos de trabajo que lo conforman (Grupo de Aeropuertos, Grupo de Aerolíneas y Grupo de Empresas de Seguridad), realizan reuniones para estudiar las nuevas amenazas inherentes a la seguridad de la aviación civil, así como las medidas de mitigación necesarias para atenderlas. Esto derivado de igual manera de las recomendaciones emitidas por la OACI, después del ejercicio realizado en enero de 2017.

ÁREA AUDITADA	PERIODO	ESTATUS	RESULTADOS	DONDE
Dirección de Seguridad de la Aviación Civil *	23 al 31 de enero de 2017	Cerrada	En estudio del área responsable	Ciudad de México – Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Programa de Verificaciones SMS

Principales acciones realizadas

Las verificaciones SMS tienen como objetivo principal, “Vigilar el funcionamiento de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) certificados y la verificación al cumplimiento de la normatividad aplicable a al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System)”.

Dirigido A:

Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo de Servicio al Público
 Concesionarios y Permisionarios Aeroportuarios
 Centros de Formación Capacitación y Adiestramiento que cuenten con aeronaves
 Talleres Aeronáuticos
 Prestadores de Servicios de Tránsito Aéreo
 Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

Logros:

Desde el 1 de diciembre de 2012 al 31 de julio de 2018 se han realizado 47 verificaciones SMS.

A continuación, se muestran las verificaciones SMS realizadas por año, desde el 1 de diciembre de 2012 a la fecha.

Verificaciones SMS	
Año	Realizadas
2012	0
2013	0
2014	1
2015	5
2016	8
2017	22
Enero- Julio 2018	11



Beneficios

Como resultado de las verificaciones SMS se ha incrementado el margen de seguridad operacional en las actividades de los proveedores de servicio, logrando con ello lo siguiente:

- Compromiso de la alta dirección
- Generar una cultura de seguridad operacional en la organización
- Protección de información de seguridad operacional
- Capacitación del personal
- Medir indicadores de seguridad operacional
- Documentar información referente a seguridad operacional
- Mantener un nivel de seguridad operacional aceptable.

Proyección a 2018

Durante el periodo de enero a julio de 2018 se han realizado 11 verificaciones SMS de las 23 que se pretenden realizar en el periodo de 1 de enero al 31 de diciembre de 2018

Verificaciones SMS	
2018	23

Con la finalidad de seguir elevando el nivel de seguridad operacional de los proveedores de servicio.

Estadística de Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional SMS

Principales acciones realizadas

El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional es un enfoque sistemático, que incluye una estructura organizacional, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos, que tienen que implementar los **proveedores de servicio* para realizar una gestión proactiva de los riesgos de seguridad operacional.

*Proveedores de servicio: Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicio de tránsito aéreo, los centros de formación, capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.

Proveedor de servicio	Total
Aeropuertos	64
SENEAM	1
Taxis	504
Talleres	273
XC	77
Aerolíneas	14
Centros de Capacitación y/o Adiestramiento	55
	988

El proceso de Certificación SMS, se basa en la NOM-064-SCT3-2012 “Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System)” y consta de cuatro fases.

Proceso de Certificación SMS	Cumplimiento
Fase I (Revisión Documental)	Manual SMS (Plan de Respuesta a la Emergencia) Plan de Implementación (Descripción del sistema, análisis del faltante y diagrama de Gantt)
Fase II (Procesos Reactivos)	Gestión de Riesgo Capacitación Comunicación Documentación

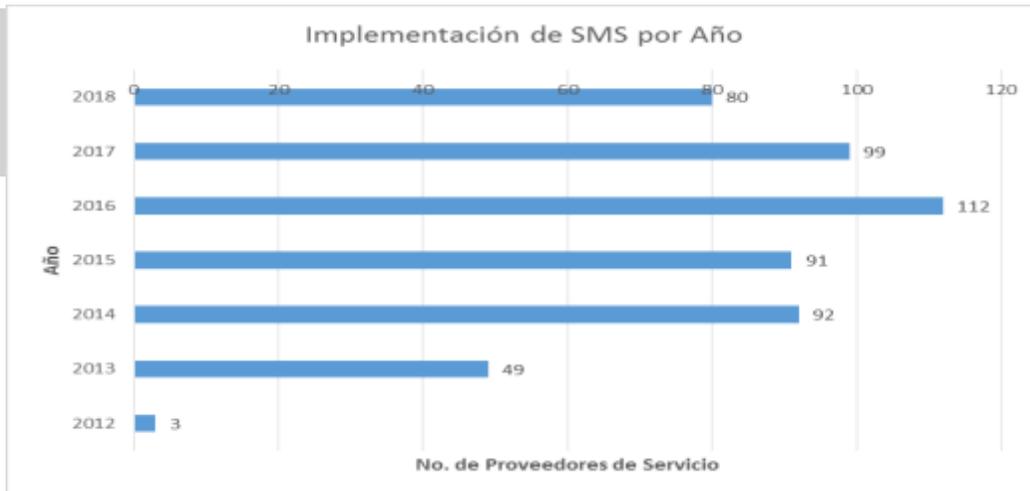
Fase III (Procesos Proactivos y Predictivos)	Gestión de Riesgo Capacitación Comunicación Documentación
Fase IV (Garantía de la Seguridad Operacional)	Supervisión y medición del desempeño (Indicadores) Efectividad de los Controles de Riesgo Mejora Continua Gestión del Cambio

La OACI ha impulsado la adopción generalizada del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en todo el mundo. Adicionalmente el citado organismo ha ejecutado distintas acciones encaminadas a la implementación de dicho sistema. Las acciones de mejora y el apego a los estándares internacionales respecto a la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional permiten identificar y observar las métricas de seguridad operacional de la aviación, que constituye la base para el análisis de riesgos práctico y proporciona el marco de acciones destinadas a mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Histórico de Proveedores de servicio

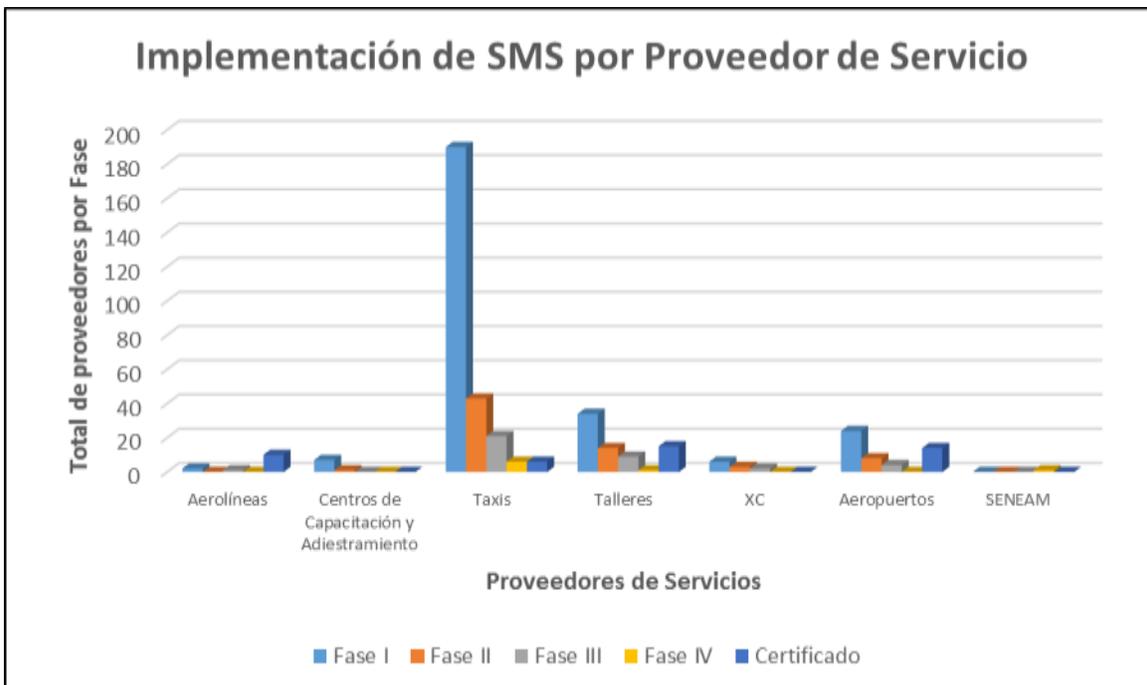
	Dic 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Julio 2018
FASE I	3	35	60	52	57	48	28
FASE II	0	9	15	20	21	25	21
FASE III	0	3	10	8	14	15	19
FASE IV	0	1	4	6	11	3	5
Certificados	0	1	3	5	9	8	7
Total, por año	3	49	92	91	112	99	80





Avance del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (Hasta Julio 2018).

Proveedores	Fase I	Fase II	Fase III	Fase IV	Certificado
Aerolíneas	2	0	1	0	10
Centros de Capacitación y Adiestramiento	7	1	0	0	0
Taxis	190	43	21	6	6
Talleres	34	14	9	1	15
XC	6	3	2	0	0
Aeropuertos	24	8	4	0	14
SENEAM	0	0	0	1	0



Proyecciones al 2018

Se tiene proyectado realizar para agosto de 2018, seis inspecciones de Certificación SMS; de las cuales cuatro inspecciones corresponden a Fase II, una inspección corresponde a Fase III y una inspección de Fase IV.

Actualmente se tiene un avance de implementación de los sistemas de gestión de seguridad operacional del 36% y se pretende incrementar para el 2018 un 50% de implementación de dicho sistema respecto al número de proveedores de servicio.

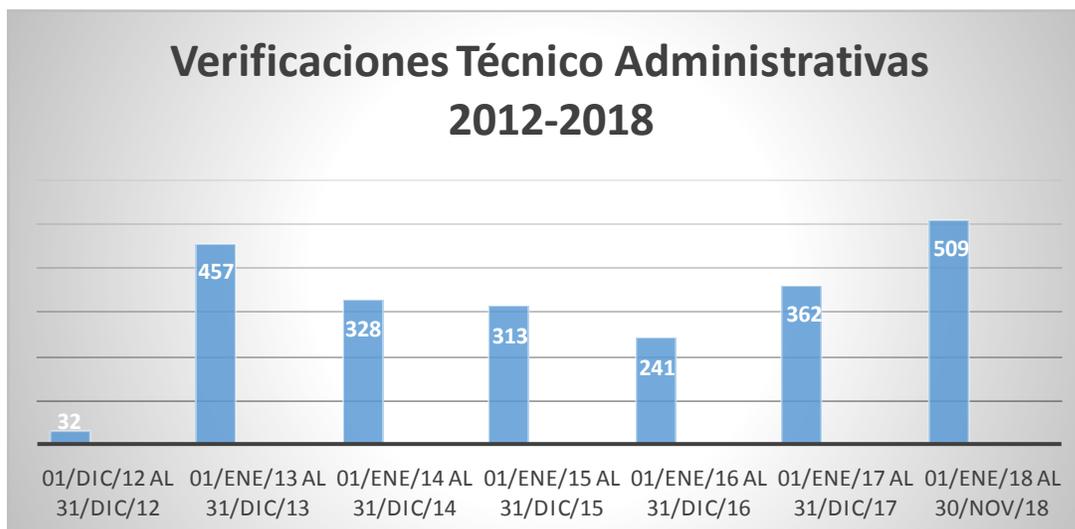
Programa de Verificaciones Técnico – Administrativas:

Principales acciones realizadas

El Programa de Verificaciones Técnico – Administrativas tiene como objetivo principal “Verificar el cumplimiento de la reglamentación aeronáutica por parte de Concesionarios, Permisionarios, Operadores de Aeronaves de los Servicios Aéreos Especializados, Talleres Aeronáuticos y Centros de Adiestramiento y/o Capacitación.

Periodo	No. de Verificaciones
Del 01 de diciembre de 2012 al 31 de diciembre de 2012	32
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013	457
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2014	328
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2015	313
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2016	241
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2017	362
Del 01 de enero al 31 de julio de 2018	269

Nota: Del 01 de agosto al 30 de noviembre de 2018 se tiene programadas realizar 206 verificaciones como parte del cumplimiento del Programa de Verificaciones Técnico – Administrativas.



Resultados:

Gracias al cumplimiento de los Programas de Verificaciones Técnico – Administrativas, se ha logrado aumentar el nivel de Seguridad Operacional, teniendo el decremento de incidentes y accidentes aéreos a nivel nacional.

Proyección para el año 2018:

Esta Dirección General de Aeronáutica Civil, plantea realizar un promedio de 509 Verificaciones Técnico-Administrativas, para seguir garantizando los niveles de Seguridad Operacional.

Hasta la fecha se han realizado 269 lo que representa un 52.84% del total del año 2018.

Expedición de permisos para Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento.

Para prestar el servicio como Centro de formación, capacitación y/o adiestramiento, dirigida al personal técnico aeronáutico que requiere de una licencia para desempeñar sus actividades dentro del medio aeronáutico se requiere dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo 1 de la OACI, así como a la legislación, reglamentación, normatividad y demás disposiciones administrativas nacionales aplicables; así mismo de igual forma, dar cumplimiento al proceso de certificación, el cual consta de cinco fases:

FASE 1 Pre- solicitud.

FASE 2 Solicitud formal y presentación de documentación complementaria.

FASE 3 Evaluación de la documentación.

FASE 4 Demostración e inspección.

FASE 5 Certificación.

De acuerdo con la cuarta etapa de certificación, se efectúan visitas de inspección inicial de instalaciones, equipos, personal, documentación legal y administrativa, para efectos de otorgar los permisos de funcionamiento y operación de los centros de formación, capacitación y adiestramiento, a fin de dar cumplimiento al proceso de certificación de un Organismo de Instrucción Reconocido, conforme a lo recomendado por la O.A.C.I.

Una vez autorizado, se coordina y supervisa la captura de datos básicos del nuevo Centro de Formación, Capacitación y Adiestramiento en el sistema SIAC, así como lo correspondiente a programas y planes de estudio.

Contando con la información anterior y los permisos de instructores, se inicia el proceso de aceptación de avisos de inicio de cursos, basados en el cumplimiento de los requisitos registrados en COFEMER, en concordancia con el marco legal para garantizar el control y atención adecuada al usuario final, como lo marca la actual política gubernamental.

Se revisa el soporte documental de los cursos de formación, capacitación y adiestramiento dirigidos al Personal Técnico Aeronáutico, cuidando que se cumplan con los requisitos del trámite, validando que este perfectamente especificados los Programas y Planes de estudios previamente autorizados conforme a los lineamientos que se establecen en el Anexo 1 de OACI, para garantizar la formación técnica y actuar en pro de la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Se verifica que el personal encargado de la instrucción y formación del Personal Técnico Aeronáutico cuente con la experiencia técnica y pedagógica en el desempeño de la función docente, a través del perfil que se requiere para la autorización del tipo de permiso (vuelo y tierra), para garantizar que los procesos de instrucción cumplan con los niveles de calidad que exige la industria aeronáutica.

Derivado de lo anteriormente descrito, se presentan los logros obtenidos en base a nuevos Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento autorizados de diciembre de 2012 a abril 2018.

Permisos de Funcionamiento 2012

Eolo Plus, S.A. de C.V.
Heliamérica México, S.A. de C.V.
Ifly Escuela de Vuelo, S.A. de C.V.
Centro de Servicio Avemex, S.A. de C.V.
Airmertino, S.A.
Aerotransportes Tornado, S.A. de C.V.
Solo Aviación, S.C.
Escuela de Aviación y Adiestramiento "Calafia, S.A. de C.V.

Permisos de Funcionamiento 2014

Centro Mexicano de Simulación Aérea, S. R. L. de C. V.
Organizations Development, S.A. de C.V.
Conalep del Estado de Jalisco Plantel Ajijic, Chapala 281.

Permisos de Funcionamiento 2015

Adh Aronautica, S. A. de R. L. "Avolo"
Capacitación y Servicios Aeronáuticos
Del Norte, S.A. de C.V.
Avitron Jet, S. A. de C.V.
Escuela Superior Aeronáutica de Monterrey, S.A. de C.V.
Aeroclub Manitoba, S.A. de C.V.
Vuela En Globo, S. de R.L. de C.V.
Centro de Capacitación y Adiestramiento Alas de México, S.C.
Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México, A.C. "COCTAM"

Aeroacademia Flight Crew Training, A. C.
Colegio de Tráfico Aduanal Sobrecargos y Especialidades, A.C.
Centro Especializado en Formación Aérea, S.C.
Desert Aero Center, S.A. de C.V.
Capacitación y Pruebas no Destructivas de México, S.C.
Aeronáutica Integral y Capacitación Aeroespacial, S. C.
Aerotraining, S. A. de C.V.
Mexicana, MRO, S.A. de C.V.

Permisos de Funcionamiento 2016

Aeronáutica Airco, S.A. de C.V.
Aviation Training Center, S.C.
Centro de Estudios Aeronáuticos Alas Doradas S. de R. L. de C.V.
Consultoría Aeronáutica Integral, S. A. de C. V.
Nueva Aeronáutica Profesional, S. A. de C. V.
Eagle Aviation Services, S. A. de C. V.
Colegio Aeronáutico del Bajío, A.C.
Negaviation, S.C.
Williams Montes Calva
Aviones y Helicópteros Ejecutivos, S.A. de C.V.
Capacitación Ejecutiva y Formación Aeronáutica, S.A. de C.V.
Academia de Aeronáutica y Ciencias del Espacio
Daedalus, S.A. de C.V.
Servicios Corporativos Aéreos de la Laguna, S.A. de C.V.
Lizeth Melin López
Airbus México Training Centre S.A. de C.V.
Aviatraining And Technology, S.C.
Capacitación y Asesoría Aeronáutica de México, S.A. de C.V.
Fly Center, S.C.
Heliservicio, S.A. de C.V.
Skyfly Escuela de Aviación, S.C.
Swissport Aviation Services de México, S.A. de C.V.
Colegio del Aire de Sinaloa, S.C.
Colegio de Educación Profesional Técnica del Estado de Quintana Roo
"CONALEP CANCÚN III"
Corporativo en Aeronáutica Idajef, S.C.
Helimaz, S.A. de C.V.

Permisos de Funcionamiento 2017

Universidad Tecnológica de Nezahualcóyotl
Aparicio Balloons
Saltillo Aircraft Maintenance, S.A. de C.V.
Volare Capacitación Aeronáutica Civil, S.A.P.I. de C.V.

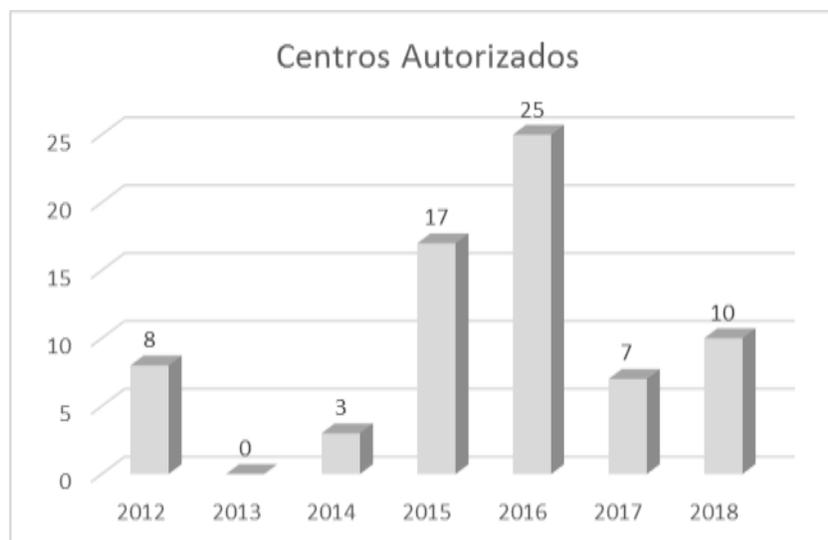
AM Formación Interna, S.A. de C.V.
Instituto de Profesiones Universum, S.C.
Servicios Corporativos Amacuzac, S.C.

Permisos de Funcionamiento 2018

Centro Aeronáutico y Desarrollo Empresarial S.C.
Flight Hawk Puebla, S.A. de C.V.
Escuela de Aviación Delta, S. A. de C.V.
Servicios Aéreos Especializados Vive Volando, S. A. de C. V.
Talento Técnico en Aviación, S. R. L. de C.V.
Servicios Aeronáuticos Quintana, S. A. de C.V
Proflight Sim Training Center S.A.
Colegio de Aviación ALTUS S.A. de C.V.
Escuela de México Alas Doradas S.C.
Grupo Concentrador de Servicios Aeronáuticos S.C.

Nuevos Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento para su funcionamiento:

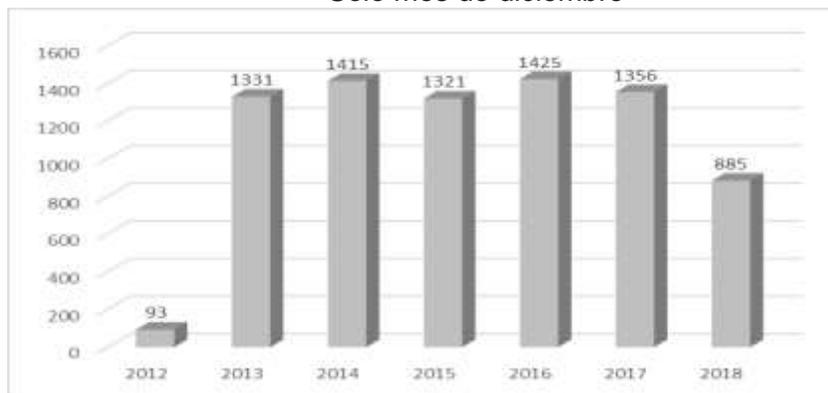
Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (jul)
Centros Autorizados	8	0	3	17	25	7	10



Resumen de trámites relativos a Centros de Instrucción (2012-2018)
Programas de estudios autorizados

Año	Total
2012*	93
2013	1331
2014	1415
2015	1321
2016	1425
2017	1356
2018 (jul)	885

*Solo mes de diciembre

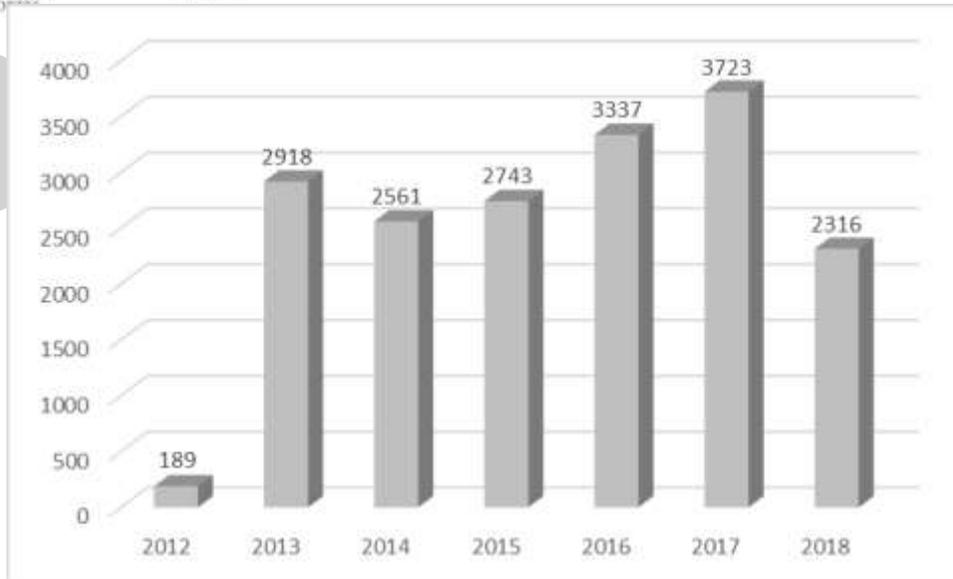


Este es uno de los rubros en que se mantiene prácticamente constante la carga de trabajo en el área de escuelas, conceptualmente esta gráfica representa el total anual de nuevos programas que se incorporan a la industria, enfocados principalmente al reforzamiento de la seguridad en las operaciones aéreas, v.g.: SMS, RVSM, CAT-I, CAT-II y CAT-III, Factores Humanos (CRM, DRM, MRM, TRM, CFIT, ALAR, etc.), imprescindibles tanto para obtener y mantener la vigencia de una licencia de personal técnico aeronáutico, como para obtener, renovar y/o recuperar los derechos de explotación de un A.O.C. por parte de la industria.

Trámites para Permisos de Instructor de teoría y práctica atendidos

Año	Total
2012*	189
2013	2918
2014	2561
2015	2743
2016	3337
2017	3723
2018 (jul)	2316

*Solo mes de diciembre

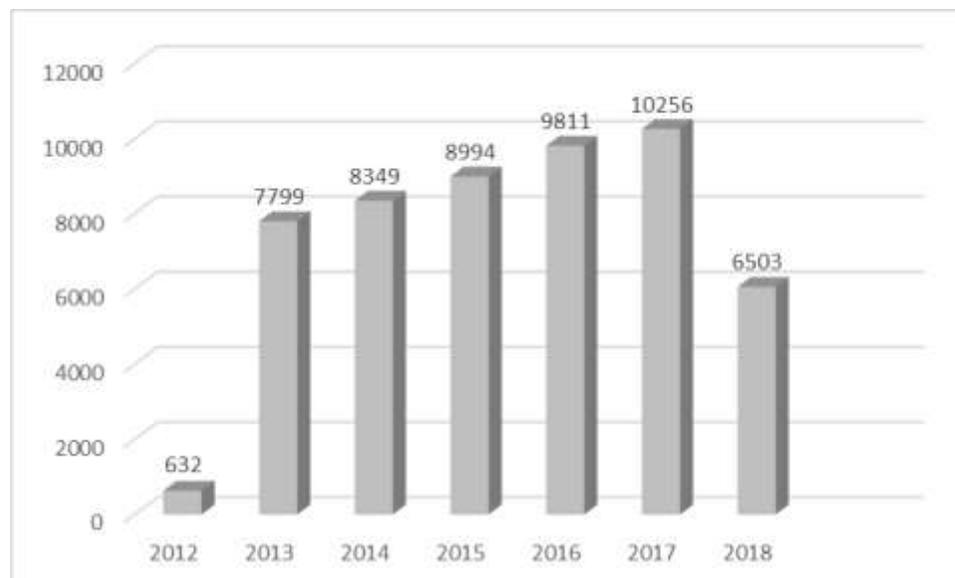


El incremento de permisos de Centros de Instrucción a partir del año 2015 impactó en un crecimiento del 10 y 15% anual en la cantidad de trámites para Instructores.

Trámites de avisos de inicio de cursos verificados y registrados

Año	Total
2012*	632
2013	7799
2014	8349
2015	8994
2016	9811
2017	10256
2018 (jul)	6503

*Solo mes de diciembre

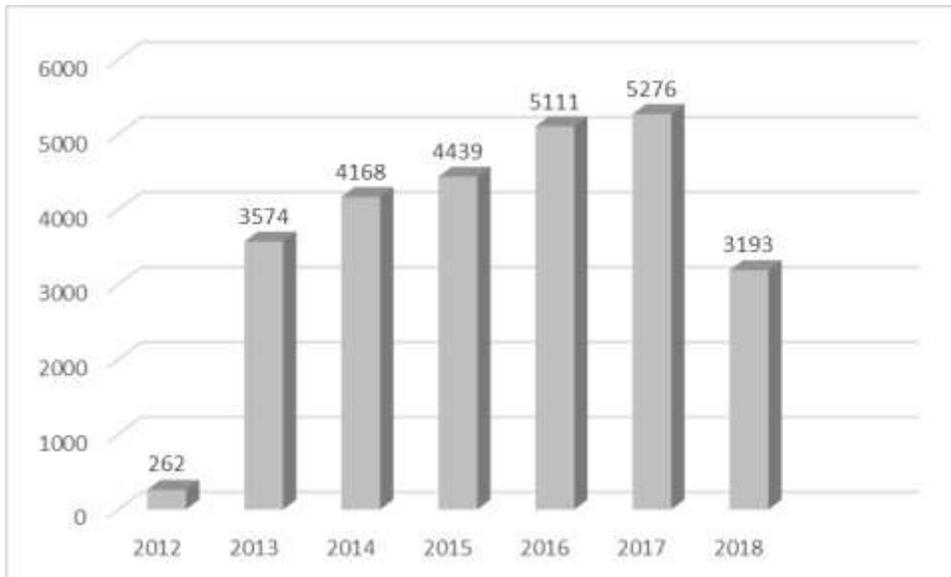


El factor de crecimiento en el transcurso de la presente administración ha sido del 31%, es relevante mencionar que estas cargas de trabajo se han incrementado año con año en aproximadamente el 7%, prácticamente con la misma plantilla, la cual siempre ha estado a la altura de las necesidades potenciales de la industria, lo que en un futuro obliga a la implementación de sistemas electrónicos de control que permitan no solo mantener, sino superar el actual nivel de competencia y eficiencia que requiere la actual política del gobierno federal.

Trámites de adiciones y bajas de cursos

Año	Total
2012*	262
2013	3574
2014	4168
2015	4439
2016	5111
2017	5276
2018 (jul)	3193

*Solo mes de diciembre



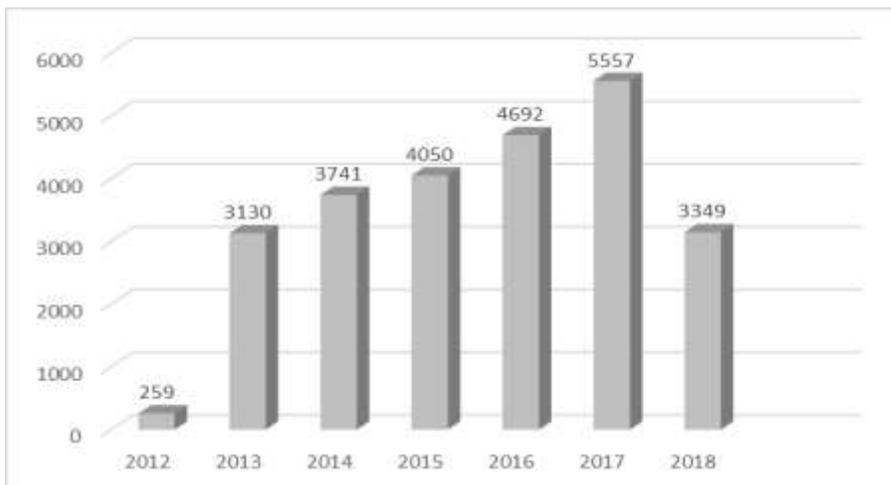
Por tratarse de trámites complementarios a los avisos de inicio de curso, aplica el comentario anterior.

Permisos de formación autorizados a personal que se capacita en centros de instrucción



Año	Total
2012*	259
2013	3130
2014	3741
2015	4050
2016	4692
2017	5557
2018 (jul)	3349

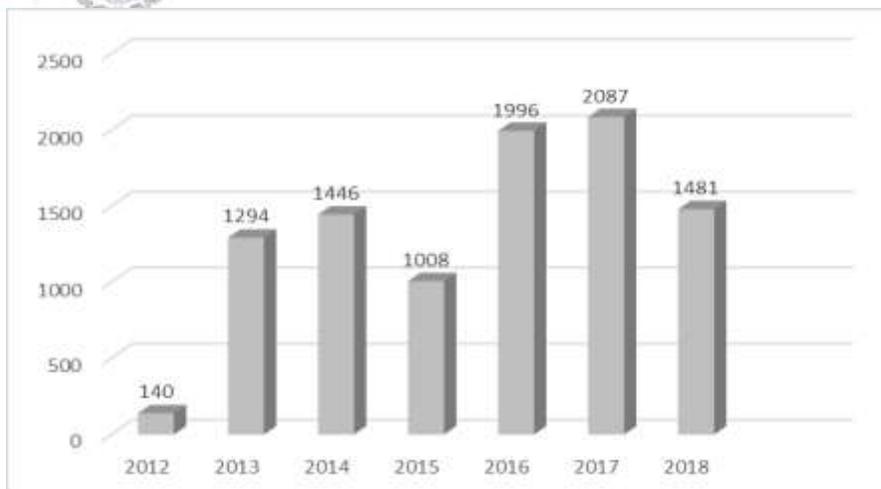
*Solo mes de diciembre.



De acuerdo con estas gráficas, se deduce que anualmente se incorporan a la industria aeronáutica aproximadamente un promedio de 4000 nuevos técnicos en las especialidades que señala el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico. Expedición de permisos de prácticas de vuelo para obtención de nuevas capacidades del personal de vuelo.

Año	Total
2012*	140
2013	1294
2014	1446
2015	1008
2016	1996
2017	2787
2018 (jul)	1481

*Solo mes de diciembre



Esta gráfica muestra el crecimiento para la obtención de nuevas capacidades que se otorgan al personal de vuelo en diferentes equipos, tanto de ala fija como de ala rotativa.

En los tres últimos años el factor de crecimiento ha sido relevante y es de aproximadamente del 68% respecto al año anterior, coincidente con la necesidad de nuevas tripulaciones a partir de la aplicación de los programas de expansión y renovación de flota de la aviación comercial y ejecutiva del país.

Exámenes aplicados al personal técnico aeronáutico

Se administra la aplicación de exámenes teóricos, escritos y prácticos al Personal Técnico Aeronáutico para garantizar una adecuada preparación técnica y capacidades para la operación aeronáutica, mediante la aplicación de verificaciones sobre la preparación del citado personal.

Se evalúa exámenes teóricos, escritos, y prácticos por aplicar al Personal Técnico Aeronáutico para garantizar el cumplimiento de las capacidades de acuerdo al perfil de cada tipo de personal técnico aeronáutico, llevando un control de los mismos.

TOTAL EXÁMENES	Año 2012 (Dic)	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018 (Jul)
INSTRUCTOR VUELO	25	257	318	306	298	344	182
INSTRUCTOR TEORÍA	88	1070	1041	1011	1091	1364	414
SOBRECARGOS	75	901	860	880	1201	1189	911
PILOTO PRIVADO	75	519	699	808	750	648	860
PILOTO COMERCIAL HELICÓPTERO	2	10	18	23	33	12	19
PILOTO COMERCIAL	46	291	504	536	557	842	479
PILOTO DE TRANSPORTE	5	51	58	5	110	138	123

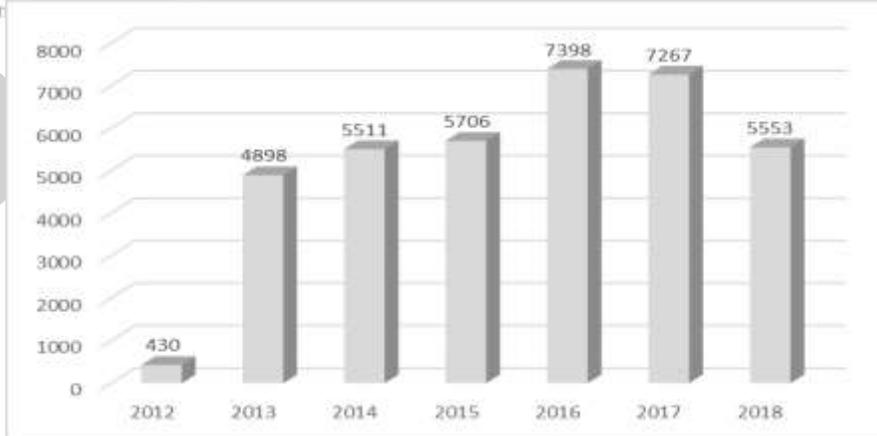
PÚBLICO ILIMITADO							
PILOTO DE TRANSPORTE PÚBLICO ILIMITADO DE HELICÓPTERO	0	12	14	2	14	34	13
MERCANCÍAS PELIGROSAS	33	165	156	212	146	210	102
OFICIAL DE OPERACIONES	14	365	450	559	330	334	206
MANTENIMIENTO	32	949	1076	1026	1347	624	671
PILOTO CAPACIDAD (VUELO)	12	56	50	66	517	1202	819
PILOTO CAPACIDAD (TEORÍA)	15	158	139	171	849	82	157
ENTRENADOR BÁSICO DE VUELO	3	12	10	3	17	62	6
CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO	0	30	33	28	36	46	9
FACTORES HUMANOS	5	44	59	48	56	68	57
PILOTO DE GLOBO	0	1	9	9	20	8	7
INSTRUCTOR DE GLOBO	0	1	2	2	0	14	0
PILOTO AGRÍCOLA	0	6	11	11	18	0	17
RPAS TEORÍA	0	0	2	0	4	18	20
RPAS VLO	0	0	1	0	3	28	11
INSTRUCTOR DE RPAS	0	0	1	0	1	0	0
OTROS (RVSM/CFTI/ALAR/PBN (CLIMAS FRIOS)	0	0	0	0	0	0	470
TTL	430	4898	5511	5706	7398	7267	5553

Es muy importante mencionar que solo mediante la aplicación de exámenes teórico-prácticos se garantiza que el personal técnico aeronáutico se encuentre debidamente capacitado para ejercer las atribuciones que le confiere su licencia.

Exámenes P.T.A.

Año	Total
2012*	430
2013	4898
2014	5511
2015	5706
2016	7398
2017	7267
2018 (jul)	5553

*Solo mes de diciembre

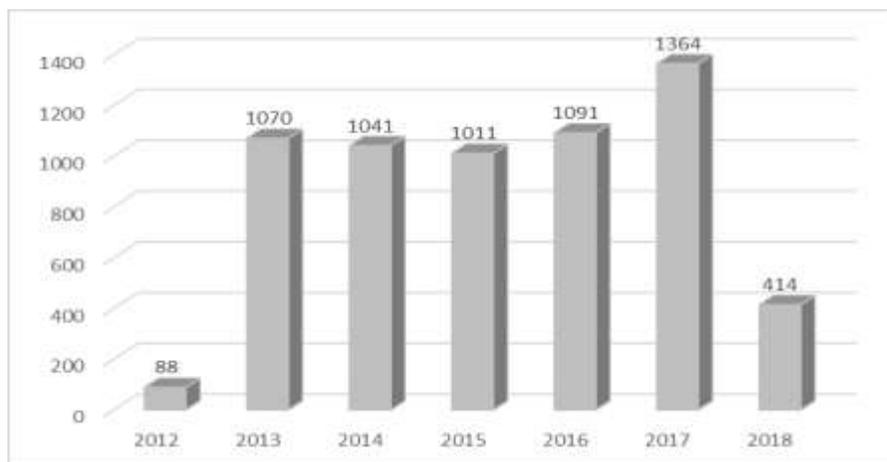


El año 2016 reportó un crecimiento en los exámenes del 37%, siendo el año que más ha crecido, lo anterior se debe en parte a la alta demanda del personal técnico aeronáutico.

El año 2018 mantiene una tendencia similar al año 2017.
Instructores de Teoría

Año	Total
2012*	88
2013	1070
2014	1041
2015	1011
2016	1091
2017	1364
2018 (Jul)	414

*Solo mes de diciembre

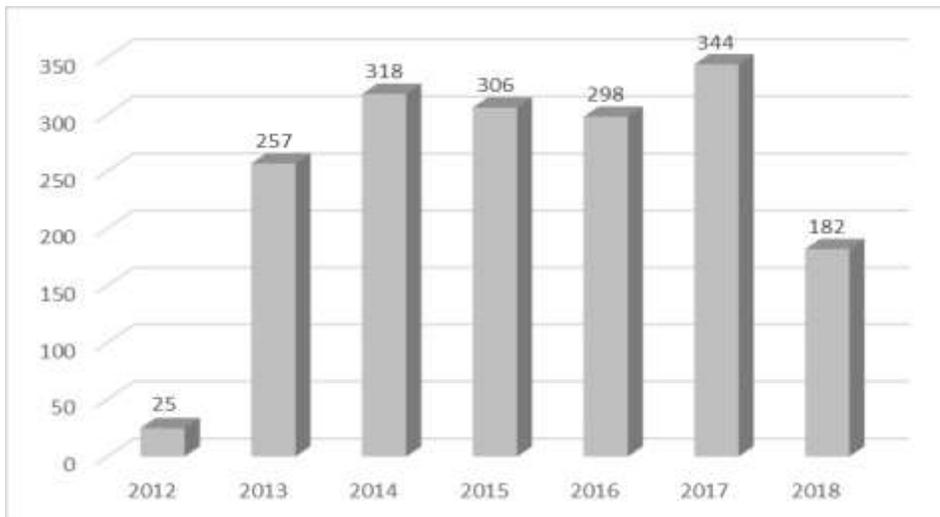


Cualquier persona que pretenda ser instructor debe cumplir con una serie de requisitos que garantice que está facultado para ejercer labores docentes, previa aplicación de exámenes ante personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Exámenes para Instructores de Vuelo

Año	Total
2012*	25
2013	257
2014	318
2015	306
2016	298
2017	344
2018 (Jul)	182

*Solo mes de diciembre



Para ser instructor de vuelo, se requiere contar como mínimo con licencia de Piloto Comercial cumpliendo con los requisitos que establece la normatividad, debiendo presentar y aprobar los exámenes correspondientes ante la Autoridad Aeronáutica.

Se ha tenido disminución de exámenes a principios de 2018 debido a renovaciones de su permiso anterior, sin que se encuentren legalmente obligados a presentar un nuevo examen de vuelo, siempre y cuando cumplan con los requisitos correspondientes.

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) es un nuevo componente del sistema aeronáutico mundial, por lo que la OACI, tiene como objetivo establecer e integrar los lineamientos internacionales en pro de la seguridad operacional, debido a que estos sistemas se basan en novedades tecnológicas, que ofrecen constantemente nuevas y mejores aplicaciones para la actividad lúdica y comercial.

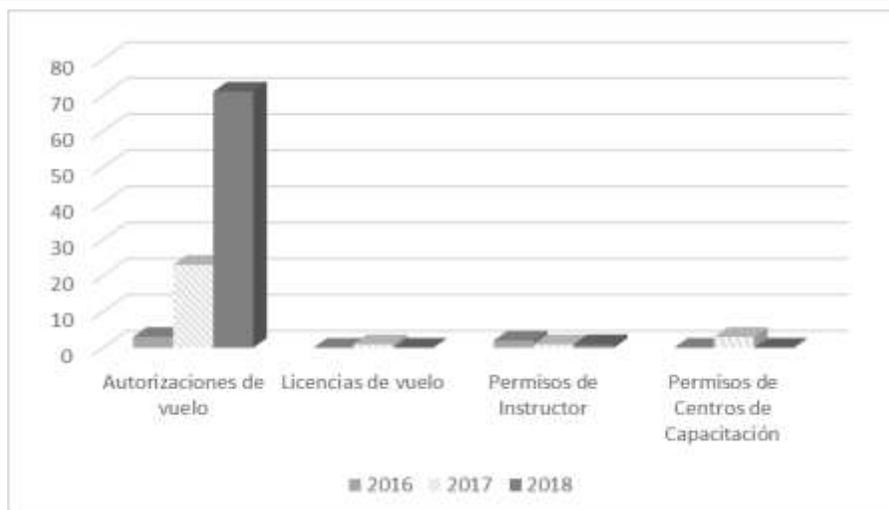
La O.A.C.I. considera, dado lo anterior, que los pilotos de aeronaves operadas a distancia son fundamentales para la operación segura de los RPAS. Tienen las mismas responsabilidades básicas que los pilotos de aeronaves tripuladas en cuanto a la operación de la aeronave con arreglo a las reglas del aire y a las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en que se llevan a cabo las operaciones.

No obstante, la competencia de estos individuos deberá examinarse cuidadosamente para asegurar que sus conocimientos, habilidades y actitudes corresponden a estos nuevos tipos de operaciones.

Por lo anterior, nuestro país ha implementado un marco regulatorio acorde con las políticas internacionales que incluye las medidas necesarias para la recepción, control, evaluación y examinación de los trámites para el proceso de otorgamiento de licencias y autorizaciones de RPAS para garantizar la competencia de los interesados en operar este tipo de aeronaves.

Estadística de Trámites de RPAS

Tipo de Trámite	2016	2017	2018 (Jul)
Autorizaciones de vuelo	3	23	56
Licencias de vuelo	0	1	0
Permisos de Instructor	2	1	1
Permisos de Centros de Capacitación	0	3	0



Se han otorgado un total de 82 autorizaciones y 1 licencia para operaciones de RPAS; así como 1 permiso de funcionamiento para un Centro de Instrucción exclusivo para pilotos para RPAS y, se han aprobado programas para 3 escuelas establecidas.

Lo anterior por ser una reciente modalidad dentro del esquema del personal técnico aeronáutico. Considerándose que en un futuro se incrementará de manera sustancial.

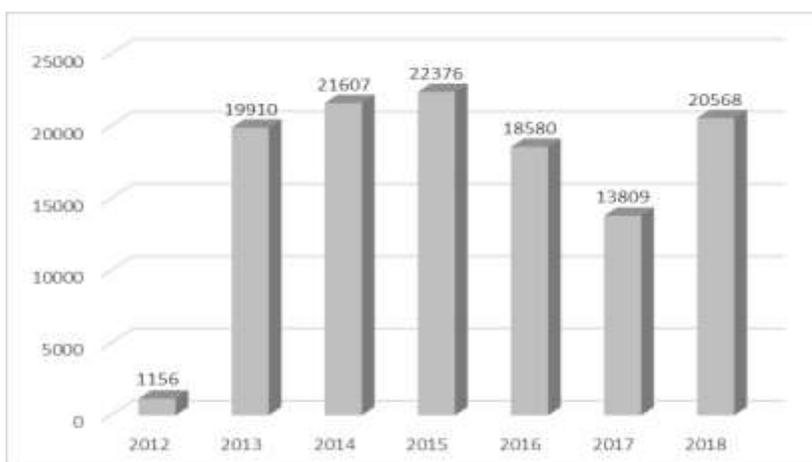
Licencias expedidas, convalidadas, revalidadas y recuperadas al personal técnico aeronáutico.

TIPO DE LICENCIA	2012*	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piloto privado ala fija	123	2051	2152	2174	1562	1485	1,412
Piloto agrícola ala fija	25	334	326	326	94	28	190
Piloto comercial ala fija	141	1696	1892	2036	1492	2931	2,646
Piloto de transporte público ilimitado ala fija	191	3389	3786	3768	1912	3379	4,036
Piloto privado helicóptero	8	55	71	83	57	39	262
Piloto agrícola helicóptero	0	12	9	10	1	1	27
Piloto comercial helicóptero	55	609	582	657	282	157	1,088
Piloto de transporte público ilimitado helicóptero	7	117	124	143	91	137	205
Piloto privado de aerostato de vuelo libre	1	19	27	29	33	12	22
Piloto privado de aerostato de vuelo dirigido	0	1	1	1	0	0	0
Piloto comercial de aerostato de vuelo libre	2	7	15	12	9	1	6
Piloto comercial de aerostato de vuelo dirigido	0	1	1	0	1	0	0
Piloto privado de aeronaves ultraligeras	4	30	22	17	5	1	10
Piloto comercial de aeronaves ultraligeras	1	7	4	2	2	0	0
Piloto de RPAS	0	0	0	0	3	23	56
Sobrecargo	170	3382	3824	4161	3906	2548	4,588
Técnico en mantenimiento clase I	170	3392	3510	3669	3921	1431	2,489
Técnico en mantenimiento clase II	85	1399	1697	1557	1878	483	1,094
Oficial de operaciones	113	2027	2154	2134	2283	860	1,420
Controlador de tránsito aéreo clase I	1	31	27	31	16	3	18

Controlador de tránsito aéreo clase II	1	12	22	13	5	1	12
Controlador de tránsito aéreo clase III	38	587	797	792	442	161	530
Meteorólogo aeronáutico clase I	19	696	543	704	567	146	417
Meteorólogo aeronáutico clase II	1	36	15	37	15	0	29
Meteorólogo aeronáutico clase III	0	20	6	20	6	0	11
Total	1156	19910	21607	22376	18580	13809	20,568

*Solo mes de diciembre

Nota: Estos datos de licencias tienen como fuente de información el sistema electrónico e-Licencias y han sido proporcionados por la UTIC a través de la Dirección de Desarrollo Estratégico.



Las licencias al personal técnico aeronáutico se expiden, se revalidan, se recuperan y se convalidan para garantizar el control y seguridad en las operaciones aéreas.

Solamente el titular de una licencia puede ejercer legalmente las actividades aeronáuticas que la misma les confiere.

El acumulado anual es revolvente debido a que incluye expediciones de nuevas licencias como revalidaciones, recuperaciones de licencias expedidas con anterioridad.

Acciones pendientes de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico
 Actualización e implementación del Manual del Inspector de Licencias.
 Seguimiento al proyecto de Reforma del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico y al Reglamento de Escuelas.

vii. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios.

Aplicación de Recursos

Recursos Humanos

Situación en la que se recibió el área de Recursos Humanos en diciembre 2012. La estructura ocupacional se encontraba conformada por 1,062 plazas conforme se muestran en el siguiente cuadro:

Tipo de Personal	Número de Plazas en 2012
Base	153
Confianza	703
Mandos	206
Total	1,062

Fuente: Padrón de Servidores Públicos.

En el proceso de entrega-recepción en diciembre de 2012 la Dirección General de Aeronáutica Civil, contaba con la siguiente estructura:

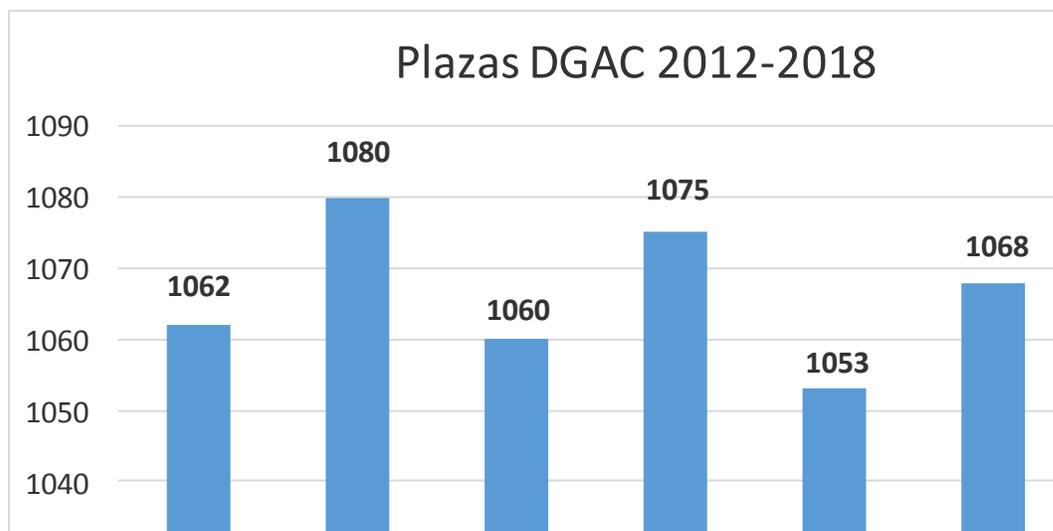
Estructura	Número de Plazas en 2012
Director General	1
Director General Adjunto	5
Director de Área	13
Subdirector de Área	122
Jefe de Departamento	65
Confianza	703
Base	153
Total	1,062

La situación salarial de la plantilla presentaba los siguientes sueldos:

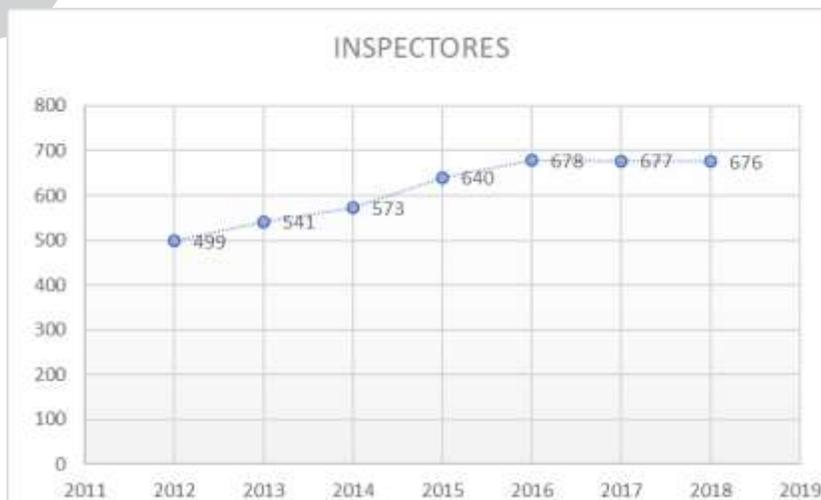
Puesto	Sueldo Tabulador 2012
Director General	\$171,901.34
Director General Adjunto	\$85,888.92
Director de Área	\$47,973.69
Subdirector de Área	\$25,254.76
Jefe de Departamento	\$17,046.25
Confianza	\$15,189.15
Base	\$8,045.00

Dentro del sexenio, la ocupación de plazas ha reflejado diversos movimientos importantes, destacando que, con base al recorte presupuestal general de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil, no se vio afectada por dicha situación, manteniendo la plantilla del personal, derivada de la relevancia que implica el control de la aviación en nuestro país.

A continuación, se muestra el movimiento global de las plazas:



Dentro de la plantilla de confianza se encuentra un grupo de inspectores, los cuales forman un grupo importante para la operación de la entidad, por lo que se anexa la gráfica del comportamiento que ha tenido durante el sexenio:



Dentro del incremento salarial, cabe destacar que dentro del sexenio se efectuaron 2 incrementos de sueldos al personal de confianza, anexo cuadro:

Puesto	% Incremento 2015	% Incremento 2016
Director General	1.00%	3.80%
Director General Adjunto	1.00%	3.80%
Director de Área	5.00%	3.80%
Subdirector de Área	5.00%	3.80%
Jefe de Departamento	9.84%	3.80%
Confianza-Enlaces	5.00%	3.05%

Los sueldos que actualmente tienen los empleados de esta entidad son los siguientes:

Puesto	Sueldo Tabulador 2017
Director General	\$173,620.36
Director General Adjunto	\$86,747.81
Director de Área	\$50,372.37
Subdirector de Área	\$26,517.50
Jefe de Departamento	\$18,722.93
Confianza-Enlaces	\$15,948.61
Base-puesto más alto	\$9,797.00

Al cierre del mes de julio del 2018 se presenta una plantilla con los siguientes empleados:

Puesto	Número de Plazas
Director General	1
Director General Adjunto	5
Director de Área	13
Subdirector de Área	94
Jefe de Departamento	63
Confianza	704
Base	168
Total	1,048

Aplicación de Recursos.

Recursos Presupuestarios

Cierre del Ejercicio Fiscal del 2012 (Pesos)

Al cierre del Presupuesto 2012, se ejerció un presupuesto de \$ 474,523,524 pesos, el cual representó el 58% del presupuesto programado para este año. Es importante señalar que el gasto disminuyó principalmente en los conceptos de servicios personales por un monto de \$17.13 millones de pesos, en el gasto de operación fue por \$69.70 millones, en lo correspondiente a las transferencias, asignaciones y subsidios la disminución del gasto fue por \$4.11 millones y finalmente en el gasto de inversión la disminución fue por \$251.89 millones de pesos.

Principales variaciones

- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres,

lo que implicó menor consumo de combustibles, gasto menor en viáticos, pasajes y un mantenimiento mínimo en las aeronaves.

- Aplicación de las medidas de austeridad y disciplina presupuestal, las cuales afectaron principalmente al Gasto de inversión.

CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	219,535,034	32,558,872	252,093,906	206,536,014	28,428,906	234,964,920	206,536,014	28,428,906	234,964,920
<i>Gastos de Operación</i>	173,540,484	101,459,516	275,000,000	128,530,012	76,851,080	205,381,092	128,447,270	76,848,190	205,295,460
<i>Materiales y Suministros</i>	26,610,000	42,187,846	68,797,846	17,022,102	34,533,903	51,556,005	17,022,102	34,533,903	51,556,005
<i>Servicios Generales</i>	146,930,484	59,271,670	206,202,154	111,507,910	42,317,177	153,825,087	111,425,168	42,314,287	153,739,455
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	25,000,000		25,000,000	20,885,464		20,885,464	20,885,464		20,885,464
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	418,075,518	134,018,388	552,093,906	355,951,490	105,279,986	461,231,476	355,868,748	105,277,096	461,145,844
GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>	69,500,000	5,768,705	75,268,705						
<i>Inversión Pública</i>	14,000,000	176,000,000	190,000,000	11,328,543	2,049,137	13,377,680	11,328,543	2,049,137	13,377,680
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>									
SUBTOTAL	83,500,000	181,768,705	265,268,705	11,328,543	2,049,137	13,377,680	11,328,543	2,049,137	13,377,680
TOTAL UNIDAD	501,575,518	315,787,093	817,362,611	367,280,033	107,329,123	474,609,156	367,197,291	107,326,233	474,523,524

Cierre del Ejercicio Fiscal del 2013 (Pesos)

Al cierre del Presupuesto 2013, se ejerció un presupuesto de \$ 605, 907,252 pesos, el cual representó el 53% del presupuesto programado para este año. Es importante señalar que el gasto disminuyó principalmente en los conceptos de servicios personales por un monto de \$92.34 millones de pesos, en el gasto de operación fue por \$104.63 millones, en lo correspondiente a las transferencias, asignaciones y subsidios la disminución del gasto fue por \$4.47 millones y finalmente en el gasto de inversión la disminución fue por \$336.90 millones de pesos.

Principales variaciones

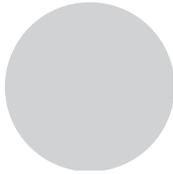
- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres, lo que implicó menor consumo de combustibles, gasto menor en viáticos, pasajes y un mantenimiento mínimo en las aeronaves.
- La adquisición de vestuario fue menor a la programada.
- Se canceló el recurso para la desconcentración de la DGAC, así como el convenio con COCESNA.

Aplicación de las medidas de austeridad y disciplina presupuestal, las cuales afectaron principalmente al Gasto de inversión.

CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	295,639,525	86,631,301	382,270,826	252,169,235	37,762,678	289,931,913	252,169,235	37,762,678	289,931,913
<i>Gastos de Operación</i>	175,300,000	101,534,000	276,834,000	104,312,670	67,888,611	172,201,282	104,312,670	67,888,611	172,201,282
<i>Materiales y Suministros</i>	21,485,000	42,262,330	63,747,330	8,212,378	31,963,267	40,175,646	8,212,378	31,963,267	40,175,646
<i>Servicios Generales</i>	153,815,000	59,271,670	213,086,670	96,100,292	35,925,344	132,025,636	96,100,292	35,925,344	132,025,636
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	25,150,000		25,150,000	20,674,058		20,674,058	20,674,058		20,674,058
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	496,089,525	188,165,301	684,254,826	377,155,963	105,651,289	482,807,253	377,155,963	105,651,289	482,807,253

GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>		200,000,000	200,000,000						
<i>Inversión Pública</i>		260,000,000	260,000,000	3,099,999		3,099,999	3,099,999		3,099,999
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>					120,000,000	120,000,000		120,000,000	120,000,000
SUBTOTAL		460,000,000	460,000,000	3,099,999	120,000,000	123,099,999	3,099,999	120,000,000	123,099,999

TOTAL UNIDAD	496,089,525	648,165,301	1,144,254,826	380,255,963	225,651,289	605,907,252	380,255,963	225,651,289	605,907,252
---------------------	--------------------	--------------------	----------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------



Cierre del Ejercicio Fiscal del 2014 (Pesos)

Principales variaciones

Al cierre del Presupuesto 2014, se ejerció un presupuesto de \$ 675,660,683 pesos, el cual representó el 86% del presupuesto programado para este año. Es importante señalar que el gasto disminuyó principalmente en los conceptos de servicios personales por un monto de \$10.07 millones de pesos, en el gasto de operación fue por \$97.37 millones, en lo correspondiente a las transferencias, asignaciones y subsidios la disminución del gasto fue por \$4.27 millones de pesos.

- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres, lo que implicó menor consumo de combustibles y un gasto menor en viáticos, pasajes.
- Movimientos de ajustes por prioridades del sector (Servicios personales)
- La adquisición de vestuario fue menor a la programada.
- Se canceló el recurso para la desconcentración de la DGAC, así como el convenio con COCESNA.
- Aplicación de las medidas de austeridad y disciplina presupuestal.

CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	241,236,772	33,886,623	275,123,395	233,163,202	31,884,492	265,047,694	233,163,202	31,884,492	265,047,694
<i>Gastos de Operación</i>	160,413,844	129,837,612	290,251,456	99,314,161	93,576,632	192,890,793	99,308,118	93,576,632	192,884,750
<i>Materiales y Suministros</i>	20,844,244	53,433,020	74,277,264	10,070,424	43,349,010	53,419,434	10,070,424	43,349,010	53,419,434
<i>Servicios Generales</i>	139,569,600	76,404,592	215,974,192	89,243,737	50,227,622	139,471,359	89,237,694	50,227,622	139,465,316
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	22,000,000		22,000,000	17,728,239		17,728,239	17,728,239		17,728,239
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	423,650,616	163,724,235	587,374,851	350,205,602	125,461,124	475,666,726	350,199,559	125,461,124	475,660,683
GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>									
<i>Inversión Pública</i>		200,000,000	200,000,000						
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>					200,000,000	200,000,000		200,000,000	200,000,000
SUBTOTAL		200,000,000	200,000,000		200,000,000	200,000,000		200,000,000	200,000,000
TOTAL UNIDAD	423,650,616	363,724,235	787,374,851	350,205,602	325,461,124	675,666,726	350,199,559	325,461,124	675,660,683

Cierre del Ejercicio Fiscal del 2015 (Pesos)

Al cierre del Presupuesto 2015, se ejerció un presupuesto de \$ 492, 822,478 pesos, el cual representó el 81% del presupuesto programado para este año. Es importante señalar que el gasto disminuyó principalmente en los conceptos de servicios personales por un monto de \$30.86 millones de pesos, en el gasto de operación fue por \$67.83 millones, en lo correspondiente a las transferencias, asignaciones y subsidios la disminución del gasto fue por \$3.67 millones y finalmente en el gasto de inversión la disminución fue por \$16.03 millones de pesos.

Principales variaciones

- No se ocuparon plazas vacantes, ya que los aspirantes no cubrían el perfil.
- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres, lo que implicó menor consumo de combustibles y un gasto menor en viáticos, pasajes.
- La adquisición de vestuario fue menor a la programada.
- Se transfirieron recursos a la Subsecretaría de transporte “Organización para la capacitación y Desarrollo Económico”,
- Se canceló al programa de Capacitación toda vez que no se tenían disponibles simuladores de vuelo, esto se vio reflejado a nivel central y foráneo (viáticos, pasajes y combustibles).
- Se canceló el recurso para la desconcentración de la DGAC, así como el convenio con COCESNA.



CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	247,046,810	35,881,526	282,928,336	218,541,360	33,530,399	252,071,759	218,541,360	33,530,399	252,071,759
<i>Gastos de Operación</i>	160,413,844	129,837,612	290,251,456	100,753,960	121,678,066	222,432,026	100,744,248	121,676,326	222,420,574
<i>Materiales y Suministros</i>	20,844,244	53,433,020	74,277,264	12,369,442	45,872,384	58,241,826	12,369,442	45,872,384	58,241,826
<i>Servicios Generales</i>	139,569,600	76,404,592	215,974,192	88,384,518	75,805,682	164,190,200	88,374,806	75,803,942	164,178,748
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	22,000,000		22,000,000	18,330,146		18,330,146	18,330,146		18,330,146
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	429,460,654	165,719,138	595,179,792	337,625,466	155,208,465	492,833,930	337,615,754	155,206,725	492,822,478
GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>									
<i>Inversión Pública</i>		16,026,000	16,026,000						
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>									
SUBTOTAL		16,026,000	16,026,000						
TOTAL UNIDAD	429,460,654	181,745,138	611,205,792	337,625,466	155,208,465	492,833,930	337,615,754	155,206,725	492,822,478



Cierre del Ejercicio Fiscal del 2016 (Pesos)

Al cierre del Presupuesto 2016, se ejerció un presupuesto de \$ 511,836,965 pesos, el cual representó el 3.26% más del presupuesto programado para este año. El aumento del gasto se debió principalmente en el concepto de gastos de operación por un monto de \$18.46 millones de pesos.

Principales variaciones

- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres, lo que implicó menor consumo de combustibles, viáticos y pasajes.
- La adquisición de vestuario fue menor a la programada.
- El programa de Capacitación fue inferior a lo programado, debido a que por los tiempos únicamente se impartieron cursos al personal técnico aeronáutico.
- Se canceló el recurso para la desconcentración de la DGAC.



CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	226,860,285	33,660,458	260,520,743	216,823,423	35,573,965	252,397,388	216,823,423	35,573,965	252,397,388
<i>Gastos de Operación</i>	119,667,458	97,447,516	217,114,974	155,252,306	80,409,221	235,661,527	155,171,869	80,401,755	235,573,624
<i>Materiales y Suministros</i>	14,825,707	39,502,852	54,328,559	10,436,139	33,732,931	44,169,070	10,355,702	33,732,931	44,088,633
<i>Servicios Generales</i>	104,841,751	57,944,664	162,786,415	144,816,167	46,676,290	191,492,457	144,816,167	46,668,824	191,484,991
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	18,026,612		18,026,612	23,865,953		23,865,953	23,865,953		23,865,953
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	364,554,355	131,107,974	495,662,329	395,941,682	115,983,186	511,924,868	395,861,245	115,975,720	511,836,965
GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>									
<i>Inversión Pública</i>									
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>									
SUBTOTAL									
TOTAL UNIDAD	364,554,355	131,107,974	495,662,329	395,941,682	115,983,186	511,924,868	395,861,245	115,975,720	511,836,965

Cierre Preliminar del Ejercicio Fiscal 2017 (Pesos)

Al cierre preliminar 2017, se ejerció un presupuesto de \$484,105,265 pesos, el cual representó el 77% del presupuesto programado para este año. Es importante señalar que el gasto disminuyó principalmente en los conceptos de servicios personales por un monto de \$95.44 millones de pesos, en el gasto de operación fue por \$49.18 millones, en lo correspondiente a las transferencias, asignaciones y subsidios presentó un incremento de \$5.03 millones de pesos.

Principales variaciones

- El programa anual de verificaciones fue inferior al programado, esto deriva en el menor número de vuelos realizados por las aeronaves adscritas a esta Unidad Administrativa, misma que son utilizadas para las inspecciones y verificaciones a nivel nacional a: Aeropuertos, aeródromos, escuelas y talleres, lo que implicó menor consumo de combustibles y un mantenimiento mínimo en las aeronaves.
- La adquisición de vestuario fue menor a la programada.
- El programa de Capacitación fue inferior a lo programado, debido a que por los tiempos únicamente se impartieron cursos al personal técnico aeronáutico.
- Se canceló el recurso para la desconcentración de la DGAC.
- El recurso programado para el pago de avalúos fue mínimo, debido a la falta de documentación para su trámite.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN
Cierre del Ejercicio Fiscal del 2017 (preliminar)
-Pesos-

CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
Servicios Personales	342,412,429	47,112,024	389,524,453	254,429,225	39,054,320	293,483,545	254,419,249	39,054,320	293,473,569
Gastos de Operación	119,887,450	97,647,518	217,534,968	85,727,548	32,202,900	117,930,448	85,154,299	31,817,527	116,971,826
Materiales y Suministros	14,325,707	38,946,030	53,271,737	12,239,487	38,037,029	50,276,516	12,081,029	38,258,002	50,339,031
Servicios Generales	104,841,751	57,499,480	162,341,231	73,518,062	49,844,374	123,362,436	73,072,771	48,519,525	121,592,296
Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas	18,228,812		18,228,812	23,060,789		23,060,789	23,060,789		23,060,789
Inversiones Financieras y Otras Provisiones									
SUBTOTAL:	480,106,509	144,560,559	624,667,068	363,217,603	121,836,923	485,054,526	362,633,618	121,871,847	484,505,465
GASTO DE INVERSIÓN									
Materiales y Suministros									
Servicios Generales									
Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas									
Bienes Muebles, Intangibles e Inmóviles									
Inversión Pública									
Inversiones Financieras y Otras Provisiones									
Participaciones y Aportaciones									
SUBTOTAL:									
TOTAL LIQUIDAD	480,106,509	144,560,559	624,667,068	363,217,603	121,836,923	485,054,526	362,633,618	121,871,847	484,505,465

Estado del Ejercicio al 31 de julio de 2018 (Pesos)

Al 31 de julio del 2018, se tiene registrado un gasto ejercido de \$278, 367,662.78 pesos, el cual representa a esta fecha el 35% del presupuesto programado para este ejercicio.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN
Estado del Ejercicio Fiscal al 31 de julio de 2018
- Pesos -

CONCEPTO	ORIGINAL			MODIFICADO			EJERCIDO		
	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA	CENTRAL	FORANEO	SUMA
GASTO CORRIENTE									
<i>Servicios Personales</i>	476,490,447	39,913,540	516,403,987	260,999,740	42,149,442	303,149,182	139,620,912	21,954,914	161,575,826
<i>Gastos de Operación</i>	118,053,823	91,500,595	209,554,418	108,386,598	91,426,140	103,813,352	48,921,869	44,208,796	93,130,665
<i>Materiales y Suministros</i>	9,719,171	36,928,499	46,647,670	12,387,212	38,895,355	134,894,741	6,214,915	20,377,105	26,592,021
<i>Servicios Generales</i>	108,334,652	54,572,096	162,906,748	95,999,386	52,530,785	52,530,785	42,706,954	23,831,690	66,538,645
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>	16,945,015		16,945,015	23,661,172		23,661,172	23,661,172		23,661,172
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
SUBTOTAL	611,489,285	131,414,135	742,903,420	393,047,510	133,575,582	430,623,706	212,203,953	66,163,709	278,367,663
GASTO DE INVERSION									
<i>Materiales y Suministros</i>									
<i>Servicios Generales</i>									
<i>Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas</i>									
<i>Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles</i>									
<i>Inversión Pública</i>		50,000,000	50,000,000						
<i>Inversiones Financieras y Otras Provisiones</i>									
<i>Participaciones y Aportaciones</i>									
SUBTOTAL		50,000,000	50,000,000						
TOTAL UNIDAD	611,489,285	181,414,135	792,903,420	393,047,510	133,575,582	526,623,092	212,203,953	66,163,709	278,367,663

En relación con la observación del porque no se solicitaron recursos en el rubro de Gasto de Inversión para los ejercicios 2016 y 2017, me permito informar que esta Dirección General de Aeronáutica Civil, a través del formato de Mecanismos de planeación **SI** solicito recursos para dicho gasto, mismos que no fueron autorizados por parte de la SHCP, el principal motivo la austeridad del Gasto.

Entrega a la Tesorería de la Federación, del título que representa inversión financiera del Gobierno Federal en la entidad Paraestatal denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM).

A fin de dar la debida atención de requerimientos de autoridades administrativas, que se turnen a la Dirección General Adjunta Técnica y colaborar en el despacho de estos requerimientos, se llevó a cabo la entrega-recepción ante la Tesorería de la Federación, en términos de lo dispuesto en los artículos 32 de la Ley de Tesorería de la Federación y 42 de su Reglamento, el nuevo Título Definitivo número 001, expedido a favor del Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que ampara 65,576,513 (sesenta y cinco millones quinientas setenta y seis mil quinientas trece) acciones de la Clase “I”, “Serie A”, sin valor nominal, ordinarias nominativas, íntegramente suscritas y pagadas de un total de 65,576,514 (sesenta y cinco millones quinientas setenta y seis mil quinientas catorce) acciones representativas de la parte fija del capital social de GACM, mismo que se emitió en sustitución de los títulos accionarios Clase I que se encontraban en custodia de la Tesorería de la Federación.

Accionista	Número de Acciones	Serie	Clase	Votos	Porcentaje
Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	65'576,513	“A”	I	65'576,513	99.999%
Aeropuertos y Servicios Auxiliares	1	“A”	I	1	.001%
TOTAL	65'576,514			65'576,514	100%

Tarifas

Regulación Económica para Aeropuertos

El Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el fin de conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria, de elevar los niveles de seguridad y eficiencia y asegurar la continuidad de la operación, en 1998 se inició la apertura a la inversión privada en el sistema aeroportuario mexicano, configurando 4 grupos regionales de aeropuertos, otorgando una concesión por cada aeropuerto que conformaría al grupo aeroportuario correspondiente.

- Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), 9 Aeropuertos;
- Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), 12 Aeropuertos;
- Grupo Aeroportuario del Centro Norte (GACN), 13 Aeropuertos; y finalmente
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), 1 Aeropuerto.

En 1999, la Comisión Federal de Competencia, a petición de la SCT, opinó sobre la existencia de condiciones razonables de competencia en la prestación de los servicios al interior de cada aeropuerto de ASUR, GAP y GACN y recomendó el establecimiento de una regulación económica aplicable por aeropuerto, considerando que existía una situación monopólica en la prestación de los servicios. A raíz de ello, la SCT estableció un esquema de regulación individual para cada uno de los aeropuertos concesionados que permitiera:

- la flexibilidad en la recuperación de las inversiones,
- promover menores costos para las aerolíneas,
- la protección de los viajeros ante posibles cobros excesivos,
- elevar la calidad en el servicio y desarrollar los aeropuertos concesionados.

Este esquema de regulación se incorporó a cada Título de Concesión de los aeropuertos de ASUR, GAP y GACN como “Anexo 7 – Bases de Regulación Tarifaria” (Anexo 7) y regula el ingreso máximo por unidad de tráfico (pasajeros + carga) que puede recibir cada concesionaria por la prestación de ciertos servicios aeroportuarios (servicios regulados), sin considerar servicios comerciales, durante un plazo previamente determinado. Dicho ingreso máximo por unidad de tráfico se denomina “Tarifa Máxima Conjunta (TMC)” y es revisable cada 5 años.

Entonces la TMC se calcula para que los concesionarios puedan cubrir sus gastos de inversión y de operación proyectados en su Programa Maestro de Desarrollo correspondiente, derivados de la prestación de los servicios regulados y con base en las expectativas de demanda (pasajeros, aviones, carga) que estiman atender en los próximos 15 años y una tasa de rendimiento objetivo a las inversiones como reflejo del costo del capital, sin que por ello sea garantizada por el Gobierno Federal.

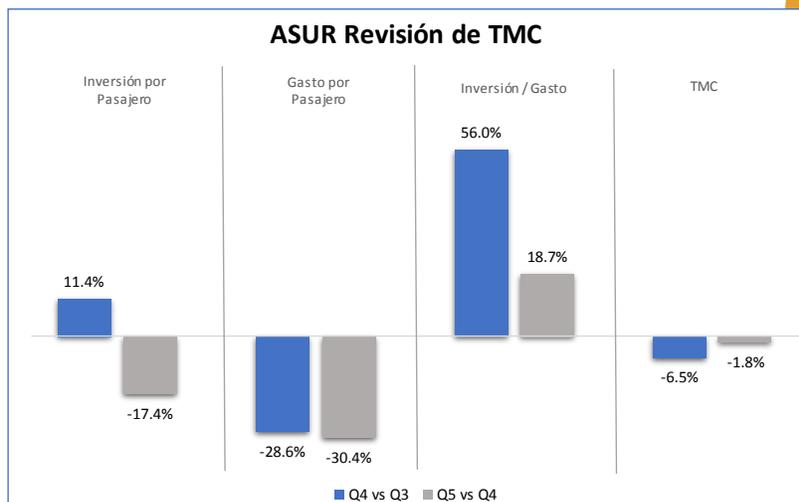
De esta manera, la TMC calculada cada 5 años para cada uno de los 34 aeropuertos de los grupos aeroportuarios, se orienta a mejorar la infraestructura aeroportuaria para brindar mejores servicios y con la calidad y seguridad necesaria en beneficio de los usuarios de los aeropuertos.

Resultados

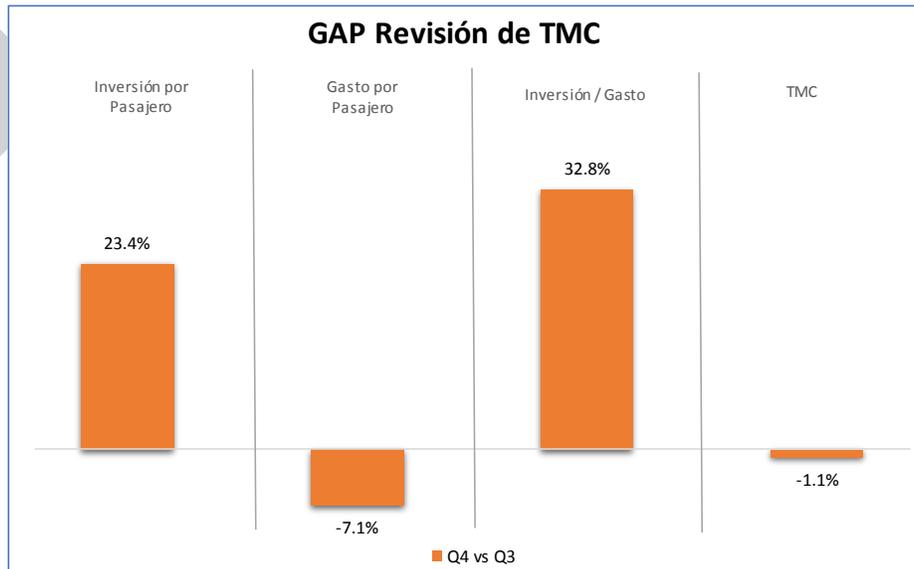
Durante la presente administración 2012-2018, la SCT a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en conjunto con los grupos aeroportuarios ASUR, GAP y GACN, y en cumplimiento de la aplicación del esquema de regulación económica establecido, determinó el ingreso máximo por unidad de tráfico (TMC) quinquenal siguiente:

Periodo Quinquenal	Grupo Aeroportuario
2014-2018 (Q4)	para los 9 aeropuertos de ASUR
2019-2023 (Q5)	
2015-2019 (Q4)	para los 12 aeropuertos de GAP
2016-2020 (Q4)	para los 13 aeropuertos de GACN

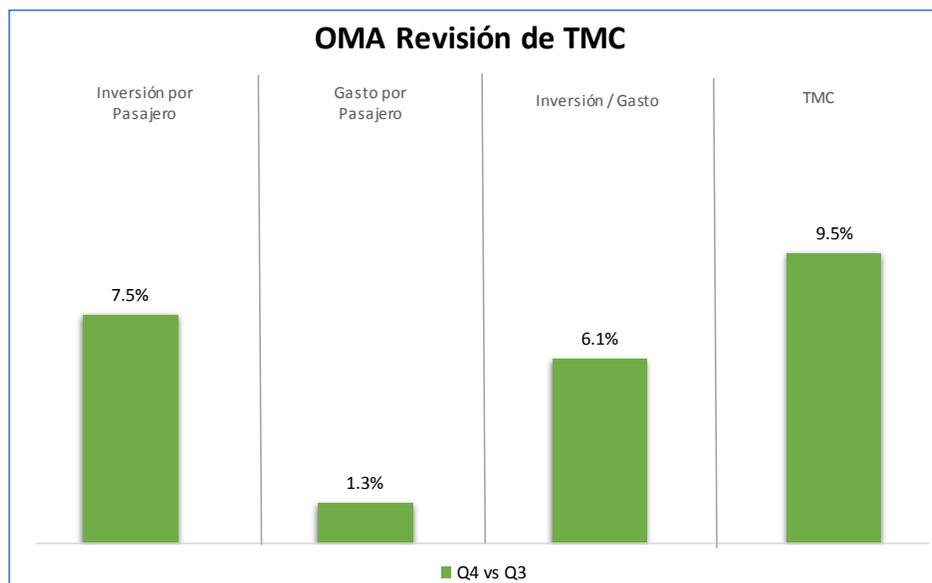
Como resultado de este proceso, en la determinación de la TMC de los aeropuertos de ASUR en su conjunto para el período 2014-2018 (Q4), se logró en términos reales (a pesos de jul-18), una reducción promedio de -6.5% de la TMC en comparación con la TMC del período 2009-2013 (Q3), incrementando en 11.4% la inversión por pasajero programada y reduciendo en -28.6% el gasto operativo esperado por pasajero, alcanzando una proporción de 56.0% de la inversión planeada con respecto al gasto estimado. Por su parte, en la determinación de la TMC para el período 2019-2023 (Q5), en relación con la TMC 2014-2018 (Q4), se logró en términos reales (a pesos de jul-18), una reducción promedio de -1.8% en la TMC, de -17.4% en la inversión por pasajero y de -30.4% en el gasto operativo esperado por pasajero, alcanzando una proporción de 18.7% de la inversión planeada con respecto al gasto estimado.



Respecto a los aeropuertos de GAP se logró en términos reales (a pesos de jul-18), una reducción promedio del -1.1% de la TMC en relación con la TMC del período 2010-2014 (Q3), incrementando en 23.4% la inversión por pasajero programada y reduciendo en -7.1% el gasto operativo esperado por pasajero, alcanzando una proporción de 32.8% de la inversión planeada con respecto al gasto estimado.



Finalmente, para los aeropuertos de GACN se obtuvo en términos reales (a pesos de jul-2018), un incremento promedio de 9.5% de la TMC en relación con la TMC del período 2010-2014 (Q3), aumentando en sólo 7.5% la inversión por pasajero programada aunado a un incremento de 1.3% del gasto operativo esperado por pasajero, alcanzando una proporción de sólo 6.1% de la inversión planeada con respecto al gasto estimado.



En resumen, la aplicación del esquema de regulación económica para los aeropuertos de ASUR, GAP y GACN durante el periodo de 2012 a julio de 2018, ha dado como resultado que se hayan desarrollado los aeropuertos concesionados, promoviendo menores costos para las aerolíneas, protegiendo a

los viajeros ante posibles cobros excesivos y permitiendo la recuperación de las inversiones de los concesionarios, al propiciar que la inversión conjunta por pasajero para los 34 aeropuertos de ASUR, GAP y GACN, se incrementara en 13.3% en promedio mientras que el gasto operativo conjunto se redujera en -12.1% promedio, alcanzando un 28.8% en la relación Inversión/Gasto.

Regulación Administrativa para Aeropuertos y Transporte Aéreo

Aeropuertos

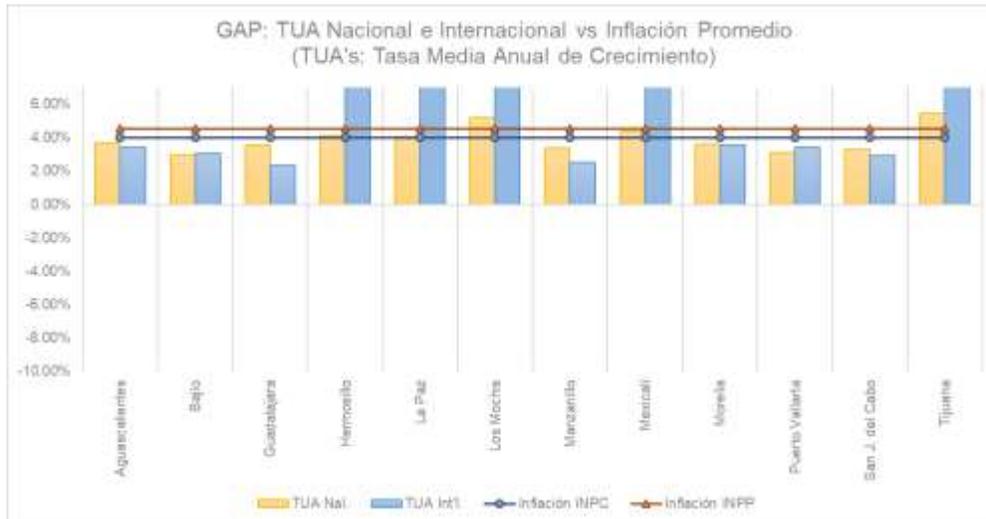
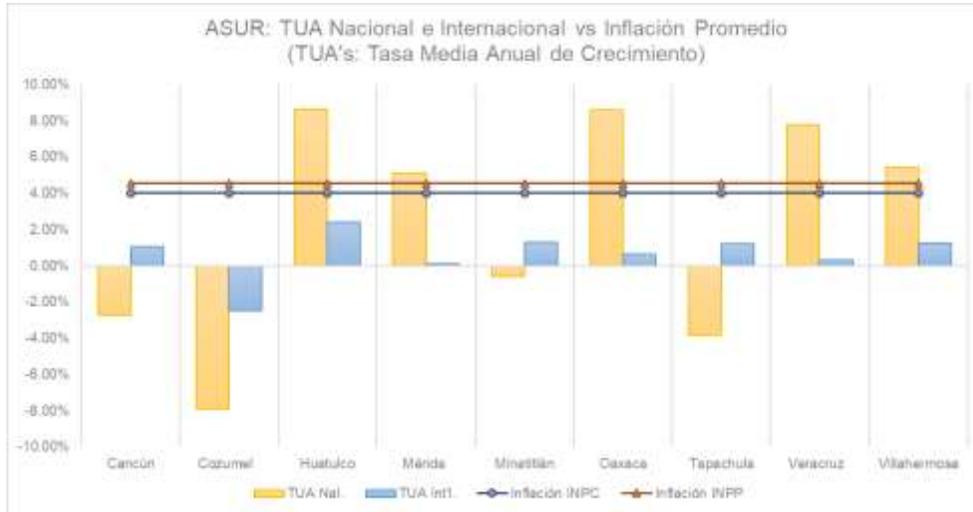
En el periodo de 2012 a julio de 2018 se resolvió sobre el registro de tarifas específicas y sus reglas de aplicación para diversos servicios aeroportuarios y complementarios (*Aterrizaje, Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque, Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta, Revisión de Equipaje de Mano de los Pasajeros, Abordadores Mecánicos, Uso de Aeropuerto, principalmente*), contenidas en 814 solicitudes presentadas por 79 aeródromos y helipuertos del país, destacándose una estabilidad de las tarifas que permitió su duración por lo menos durante un año en la mayoría de los casos, con lo cual se redujo la cantidad de registros tarifarios de 224 en el año 2012 a 53 al año de 2018, mientras que tendió a incrementarse los avisos de aplicación de descuentos para determinadas tarifas (ASUR, GAP y GACN), favoreciendo tanto a las aerolíneas como a los pasajeros al reducir sus cobros hasta en más de 50% y en algunos casos hasta el 100% de descuento para fomentar la conectividad entre aeropuertos nacionales y con el extranjero en nuevas rutas nacionales o internacionales.

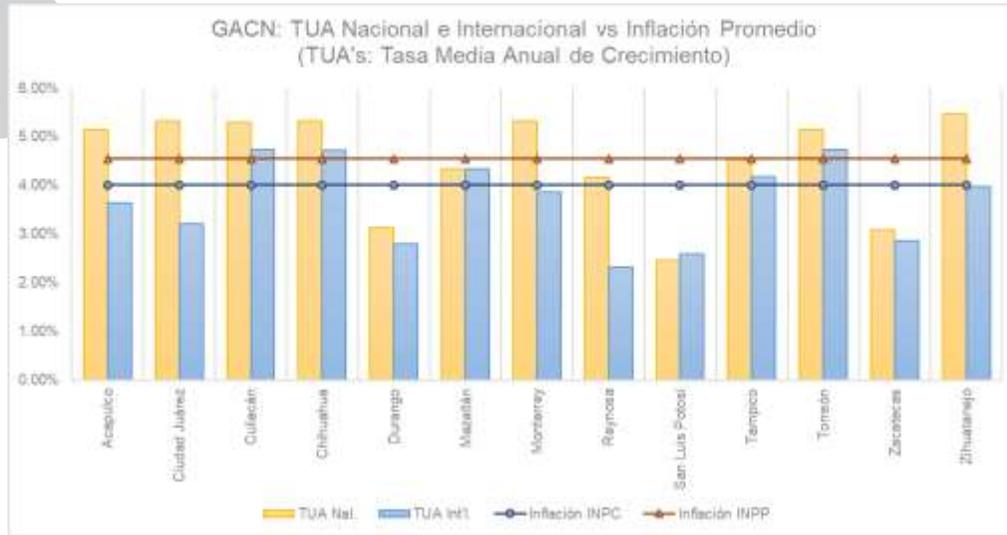
Por su parte, la revisión anual del cumplimiento de la regulación económica (Bases de Regulación Tarifaria) para los 9 aeropuertos de ASUR, los 12 de GAP y los 13 de GACN, se efectuaron sin contratiempos, manteniendo con ello una vigilancia en el uso de los recursos asignados mediante la Tarifa Máxima Conjunta para cada uno de los 34 aeropuertos regulados, evitando con ello incrementos continuos o excesivos en las tarifas cobradas a los usuarios de los servicios aeroportuarios (líneas aéreas, aviación general, transporte de carga y pasajeros).

Actividad	Años							Acum.
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Aeródromos con registro de tarifas *	61	62	66	66	68	77	79	79
Solicitudes de registro de tarifas presentadas por los aeródromos *	224	174	114	77	80	92	53	814
Atención a avisos de descuentos a tarifas registradas (ASUR, GAP y OMA)	43	23	44	23	53	56	15	257
Revisión anual del cumplimiento de la regulación económica (ASUR, GAP y OMA)	34	34	34	34	34	34	34	238

* 79 aeródromos: 9 aeropuertos de ASUR, 12 de GAP, 13 de GACN, 1 de GACM, 19 de ASA, 5 de ASA en sociedad, 7 Estatales y de otros, 6 aeródromos privados con servicios a terceros y 7 helipuertos de servicio público

Con respecto a la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA), se resolvió sobre el registro de alrededor de 814 solicitudes, observándose que su monto se ha mantenido en términos reales dentro de los márgenes de la inflación, ya sea medida por el Índice Nacional de Precios al Consumidor o por el Índice de Precios al Productor, principalmente como un efecto derivado de la regulación económica aplicada a los aeropuertos de ASUR, GAP y GACN.





Transporte Aéreo

Servicio nacional regular. Durante el periodo 2012 – julio 2018, la flexibilización en los trámites y la reducción en tiempos de resolución apoyó la creciente dinámica de comercialización de las líneas aéreas en este nivel de servicio, columna vertebral del transporte aéreo nacional. De esta manera, hasta julio de 2018 se ha resuelto sobre el registro de alrededor de 4.5 millones de movimientos tarifarios, aplicables a 1,035 rutas, en las cuales se han transportado 239.2 millones de pasajeros, apoyando los procesos de competencia entre las aerolíneas y favoreciendo la conectividad en el territorio nacional en beneficio de los pasajeros, al ofrecer precios más competitivos.

Registro de niveles tarifarios y reglas de aplicación para el servicio de transporte aéreo nacional regular

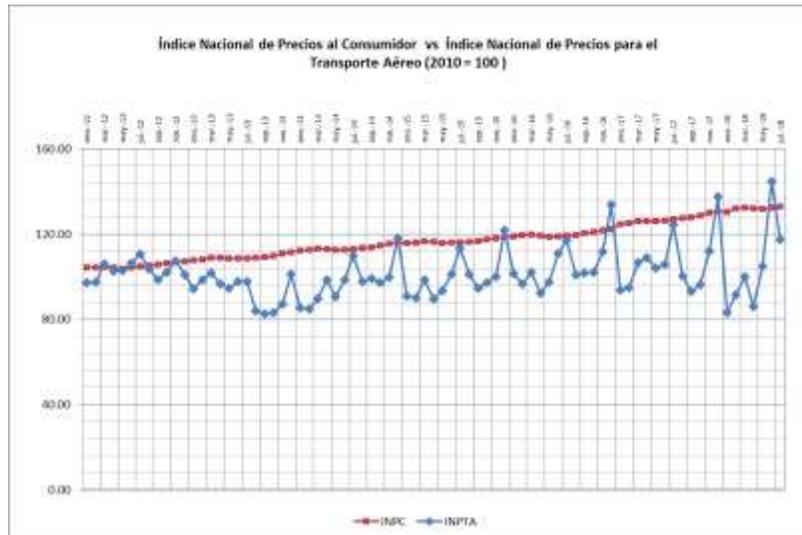
Años	Número de empresas	Movimientos tarifarios registrados **	Total de Rutas	Pasajeros Transportados +
2012	7	204,410	1,116	28,084,346
2013	7	150,404	1,043	30,487,547
2014	8	497,716	1,080	32,884,133
2015	9	670,249	1,076	37,138,823
2016	9	949,382	1,308	41,795,635
2017	9	653,384	1,136	45,220,789
2018 *	8	1,355,373	1,035	23,593,360
Acumulado		4,480,918		239,204,633

* Cifras a julio de 2018.

+ Pasajeros transportados cifras a junio de 2018

** Movimientos tarifarios: Nuevas tarifas y reglas de aplicación, modificación de tarifas y/o reglas de aplicación, cancelaciones de tarifas, reinstalación de tarifas y reglas de aplicación

Fuente: DGAC



Servicio internacional regular. Desde 2012 y hasta julio 2018, este nivel de servicio, con base en los Convenios Bilaterales celebrados por México con diversos países, tuvo un régimen de previa aprobación de tarifas para la aplicación de las mismas que retarda en cierta medida la aplicación de los niveles tarifarios y sus reglas de aplicación, aunque a pesar de ello, se resolvió sobre la aprobación de cerca de 2.8 millones de movimientos, tanto de líneas aéreas nacionales como de extranjeras, mismas que han transportado cerca de 233.1 millones de pasajeros en 2,381 rutas desde México hacia Estados Unidos, Centro y Sudamérica, Europa y Asia.

En ese sentido y para facilitar la competencia y el desarrollo del transporte aéreo de México en su relación con el extranjero, a partir de agosto de 2016 se liberó del requisito de aprobación previa a las tarifas y sus reglas de aplicación que se aplicarán en nuestro comercio aéreo con los Estados Unidos de América, esperando que con ello se ofertaran más rápidamente tarifas competitivas en beneficio de los pasajeros. Esto significa que ya no es necesario presentar a aprobación las tarifas que pretendan aplicar las líneas aéreas que atiendan rutas entre México y Estados Unidos, sean aerolíneas nacionales o extranjeras, con lo cual las cifras más actualizadas se refieren al año 2017.

Cabe mencionar que esta misma política de liberación tarifaria se aplicará en otros mercados internacionales, previa negociación de otros Convenios Bilaterales.

Aprobación de niveles tarifarios y reglas de aplicación para el servicio de transporte aéreo internacional regular

Años	Número de empresas	Movimientos tarifarios aprobados **	Total de Rutas	Pasajeros Transportados
2012	30	320,536	2,491	27,069,020
2013	35	225,301	1,861	29,519,144
2014	41	427,011	2,654	32,250,995
2015	36	641,061	3,420	36,125,921
2016	31	959,030	2,291	39,490,593
2017 *	32	166,495	2,561	44,419,715
Acumulado		2,739,434		208,875,388

* A diciembre de 2017, último dato en razón de que a raíz de la liberación tarifaria, ya no es obligatorio presentar ni a aprobación ni como aviso, las tarifas que pretenden aplicar las aerolíneas mexicanas o extranjeras que tengan rutas autorizadas entre México y EUA, con lo que existirán imprecisiones en los datos a reportar.

** Movimientos tarifarios: Nuevas tarifas y reglas de aplicación, modificación de tarifas y/o reglas de aplicación, cancelaciones de tarifas, reinstalación de tarifas y reglas de aplicación
Fuente: DGAC

Programa de Trabajo 2018, Estructura y Contenidos Temáticos.

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Para continuar con la modernización de la infraestructura, sistemas y equipamiento del Sistema Aeroportuario Nacional, los Grupos Aeroportuarios del Sureste (ASUR), del Pacífico (GAP) y Centro-Norte (OMA) tienen considerada una inversión privada 2,681.44 millones de pesos a diciembre 2017 en sus Programas Maestros de Desarrollo para 2018. La SCT llevará a cabo las siguientes acciones:

- Revisar y autorizar los Programas Maestros de Desarrollo de los aeropuertos de Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Villahermosa y Veracruz los cuales forman parte del Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR).
- Dar seguimiento a las principales obras de los Grupos Aeroportuarios:

Grupo Aeroportuario	Aeropuerto	Descripción de la obra	Inversión programada (millones de pesos)
ASUR	Tapachula	Rehabilitación de pista	2.8
GAP	Aguascalientes	Trabajos de Techumbres en aceras del	12.5

Grupo Aeroportuario	Aeropuerto	Descripción de la obra	Inversión programada (millones de pesos)
		Edificio Terminal; Inicio de la Ampliación de Terminal, SUE y vestíbulo bienvenida.	
GAP	Bajío (Guanajuato)	Conclusión de la rehabilitación de pista	35.0
GAP	Guadalajara	Se continúa con Sustitución de losas de concreto hidráulico en plataforma. Se inicia el proyecto de la segunda pista	23.0
GAP	La Paz	Se concluirá la remodelación documentación y SUE y nuevas puertas de abordaje, Adaptaciones a normativa de accesibilidad, Rehabilitación Torre de control (TWR). Inicia la rehabilitación de pista y rehabilitación de vialidades.	53.0
GAP	San José del Cabo	Continuar con la ampliación SUE y puertas de embarque T2 y con la Construcción de un nuevo CREI; Aeropasillos T2; Se inicia la construcción salida rápida cabecera 16.	161.9
GAP	Los Mochis	Obras para cumplimiento normatividad OACI; Rehabilitación de calles de rodaje; Rehabilitación plataforma Aviación General; Repavimentación vialidad acceso aeropuerto.	13.5
GAP	Manzanillo	Inicio de la ampliación de terminal, en reclamo, tránsitos y vestíbulo y Adaptaciones a normativa de accesibilidad. Continuar con las obras para cumplimiento de Normatividad OACI, la rehabilitación camino perimetral y sustitución de vallado perimetral.	11.5
GAP	Mexicali	Rehabilitación de pista	25.0
GAP	Morelia	Inicio de la ampliación sala documentación y SUE; Adaptaciones a normativa de accesibilidad.	11.3
GAP	Puerto Vallarta	Adecuaciones y mejoras en edificios y Medidas medioambientales.	7.5
GAP	Tijuana	Inicio de la ampliación plataforma de aviación general y calle de rodaje; Conclusión de la ampliación edificio terminal lado aire; Adaptaciones a normativa de accesibilidad; Conclusión de adecuación y puesta en norma de instalaciones en azoteas de edificios.	115.0
OMA	Acapulco	Conclusión de la construcción de Edificio	112.9

Grupo Aeroportuario	Aeropuerto	Descripción de la obra	Inversión programada (millones de pesos)
		Terminal; Adecuaciones de Accesibilidad total para personas con discapacidad.	
OMA	Ciudad Juárez	Inicio de ampliación de Edificio Terminal; Construcción zona de equipo de rampa; Continua la construcción de vialidades (Calle servicio); Continuar la sustitución y rehabilitación de losas de concreto hidráulico en pista (03-21).	7.3
OMA	Durango	Construcción zona de equipo de rampa; Rehabilitación mayor de plataforma Av. comercial Y Calles de rodaje).	11.4
OMA	Mazatlán	Posición de aeronaves de ala rotativa (Construcción).	3.1
OMA	Monterrey	Construcción de vialidades internas en Recinto Fiscal; Construcción nueva vialidad al Aeropuerto; Continuar la ampliación de terminal A.	245.1
OMA	Torreón	Concluir la construcción zona de equipo de rampa (Ampliación de Terminal); Reubicación de caseta de ASA y guarda de pipas; Sustitución y rehabilitación de losas de concreto hidráulico de plataforma de Aviación Comercial; Rehabilitación menor de plataforma de Aviación General; Rehabilitación mayor de Calle de Rodaje (Central - entre Plataformas)	7.3
OMA	San Luis Potosí	Construcción de Calle de Rodaje (Cat. B Av. Gral. Conexión Umbral 04); Concluir la Construcción de Edificio Terminal (Ampliación)	141.6
OMA	Tampico	Concluir la Ampliación de Edificio Terminal (2017-2018); Construcción zona de equipo de rampa; Adecuaciones de accesibilidad total para personas con discapacidad; Rehabilitación menor de pista (13-31); Sustitución y rehabilitación de losas de concreto hidráulico de Plataforma de Aviación Comercial.	74.7

Grupo Aeroportuario	Aeropuerto	Descripción de la obra	Inversión programada (millones de pesos)
OMA	Zacatecas	Construcción de calle de servicio; Nivelación de franjas de Pistas y Calles de Rodaje; Adecuaciones de accesibilidad total para personas con discapacidad (Señalización); Construcción de cisterna en la planta de tratamiento de aguas residuales.	7.8
OMA	Zihuatanejo	Inicio del reforzamiento estructural, rehabilitación y ampliación de Edificio Terminal y reforzamiento de la torre de control.	184.8
TOTAL DE OBRAS PRINCIPALES			1,268.0

Objetivo

Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Estrategia

Mejorar las instituciones y marcos regulatorios y de supervisión, para garantizar la seguridad y calidad de servicios públicos y privados.

Líneas de acción

Promover la creación de un programa integral de seguridad estratégica para el transporte.

- Garantizar la vigilancia y coordinación de las actividades del Comité Consultivo de Seguridad Operacional de Helicópteros (HST México) para impulsar y desarrollar mejores prácticas de seguridad operacional que permitan mitigar los accidentes e incidentes en la operación de aeronaves de ala rotativa.
- Verificar que los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo cumplan con el marco jurídico en materia de seguridad operacional, mediante el Programa de Inspecciones en Rampa a las empresas de transporte público de pasajeros. Se llevarán a cabo 6,000 inspecciones, distribuidas primordialmente a lo largo de los períodos vacacionales de semana santa, verano e invierno.
- Concluir los trámites para la publicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y continuar con los trabajos para la elaboración y ejecución de los Programas Nacionales de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, el de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil y el de Facilitación del Transporte Aéreo, así como con la definición de las funciones y las responsabilidades de las instancias que interviene en los mismos

supervisar el desempeño de todos los modos de transporte para garantizar altos estándares de seguridad y calidad para los usuarios.

- Aplicar el Programa Anual de Verificaciones Técnico- Administrativas mediante 509 verificaciones a Concesionarios, Permisionarios, Operadores de Aeronaves, de los Servicios Aéreos Especializados, Talleres Aeronáuticos y Centros de Adiestramiento y/o Capacitación.
- Cumplir las disposiciones emitidas por la autoridad aeronáutica en materia de protección de la aviación civil en contra de actos de interferencia ilícita por parte de los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo y de aeródromos, para lo cual se llevarán a cabo 20 verificaciones ordinarias; 10 a empresas de transporte aéreo y 10 a concesionarios aeroportuarios.
- Consolidar la supervisión e inspección de verificación en vuelo a las ayudas visuales y radio ayudas a la navegación aérea instaladas en aeropuertos, estaciones y bases aéreas militares para garantizar bajo estándares internacionales la seguridad operacional en el espacio aéreo mexicano, con base al cumplimiento del Programa Anual de Verificación Periódica. Se realizarán 100 supervisiones e inspecciones de verificación en vuelo a las ayudas visuales y radio ayudas y 100 certificaciones de procedimientos PBN y VOR-DME de llegadas y salidas.
- Aplicar el programa de vigilancia y de verificaciones mayores, a los concesionarios y los permisionarios para establecer un cerco de vigilancia de las operaciones de vuelo que se realizan tanto en cabina de pilotos como en cabina de pasajeros. Se continuará con la supervisión anual a 70 evaluadores designados para que realicen las dos mil evaluaciones de competencia de los tripulantes de vuelo de las líneas aéreas y se constate que los pilotos tienen las habilidades y los conocimientos requeridos para llevar a cabo operaciones aéreas seguras.
- La autoridad aeroportuaria, realizará 72 verificaciones técnico-administrativas a la infraestructura aeroportuaria, con el objeto de revisar de manera integral las condiciones de seguridad, de la infraestructura, de la calidad en el servicio y de las inversiones a los Programas Maestros de Desarrollo de los concesionarios, permisionarios y operadores aeroportuarios.
- Certificar 10 aeropuertos, con base en los estándares internacionales, para contar con una infraestructura aeroportuaria que fortalezca la seguridad operacional en la prestación de sus servicios.
- Garantizar el cumplimiento a la Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (Safety Management System-SMS) mediante 93 inspecciones, certificar a un total de 18 proveedores de servicio, así como

ejecutar un Programa de Verificaciones de Vigilancia SMS en el que se estima realizar 23 verificaciones de este tipo a nivel nacional.

- Implementar la gestión de la seguridad operacional (State Safety Program - SSP) en un 70%, así como desarrollar el 100% del Manual del SSP Rev. 01, e implementar el Comité Estatal de Seguridad Operacional de la DGAC, definir y acordar los indicadores de desempeño de Seguridad Operacional de Alto Impacto del SSP para los proveedores de servicio de Aerolíneas, Aeropuertos, Taxis Aéreos, Centros de Capacitación, SENEAM y Talleres de Mantenimiento, aplicar 6 auditorías internas e impartir 8 cursos de SSP.

Robustecer los marcos jurídicos, institucional y de gobernanza, referentes a la seguridad en el transporte.

- Participar en la publicación del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, así como del Reglamento de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

ACCIONES RECOMENDADAS:

La Dirección de Certificación de Licencias ha dado cumplimiento al 100% de los comentarios requeridos por la Dirección General Adjunta Técnica, a las modificaciones realizadas al Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico en respuesta a las modificaciones de la Ley de Aviación Civil del pasado 26 de enero de 2015 (dichas modificaciones no han sido publicadas aún).

- Continuar con la actualización, elaboración, revisión y aprobación del Reglamento de Escuelas, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico y del Manual del Inspector de Licencias, con el objeto de incrementar los estándares de seguridad y establecer los factores que intervienen en el desempeño de las organizaciones de instrucción reconocida en la capacitación del personal técnico aeronáutico.

Acciones Recomendadas:

Se mantiene el proceso de actualización del Reglamento de Escuelas y del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico.

Para el control de procesos actuales, el Manual del Inspector de Licencias se encuentra actualizado a un 90% y se estima que a principios del mes de mayo del presente año, se presentará para su aprobación correspondiente.

- Desarrollar la propuesta de reforma de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos para que se incluyan los conceptos de Seguridad de la Aviación Civil y de Facilitación, en cumplimiento de lo establecido en los Anexos 9 y 17 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.
- La Dirección General de Aeronáutica Civil contempla dar continuidad al desarrollo y emisión de los Anteproyectos, Anteproyectos de Modificación y Proyectos de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) inscritos dentro del Programa Nacional de Normalización de Transporte Aéreo 2018 descritos a continuación:

ANTEPROYECTOS DE NOM

Norma	Descripción
PROY-NOM-036-SCT3-2017	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido producidos por las aeronaves.
PROY-NOM-145-SCT3-2018	Que establece los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico.
PROY-NOM-175-SCT3-2018	Que establece las especificaciones para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
PROY-NOM-009-SCT3-2018	Que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de oficinas de despacho en sus diferentes modalidades.
ROY-NOM-121-SCT3-2018	Que establece las disposiciones relativas al contrato de transporte aéreo, el talón de equipaje y el transporte de animales domésticos en las aeronaves de servicio público de transporte aéreo de pasajeros.
PROY-NOM-069-SCT3-2017	Que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como sus características.
PROY-NOM-021/5-SCT3-2018	Que establece los requisitos para obtener la aprobación de producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y artículos.
PROY-NOM-91/2-SCT3-2014	Que establece las especificaciones de operación y requisitos de instalación en las aeronaves del Equipo de Vigilancia Dependiente Automática-Radiodifusión (ADS-B).
ROY-NOM-107-SCT3-2016	Que establece los requerimientos para operar un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) en el espacio aéreo mexicano.
PROY-NOM-014/1-SCT3-2018	Que establece los requisitos para regular la Construcción, Modificación y Operación de los Aeródromos.
PROY-NOM-103-SCT3-2018	Que establece las especificaciones técnicas y procedimientos para el almacenamiento, suministro o distribución y succión de los combustibles de aviación en aeródromos civiles nacionales.
PROY-NOM-014/2-SCT3-2014	Que establece los lineamientos técnicos de infraestructura para los helipuertos.

- Proyectos de modificación de Normas Oficiales Mexicanas que se esperan publicar durante 2018.

PROYECTOS DE MODIFICACIÓN DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA

Norma	Descripción
PROY-NOM-012-SCT3-2018	Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.

Fortalecer y reestructurar el marco de operación y gestión de las autoridades supervisoras del sector aeronáutico.

- Ejecutar los programas de verificación e inspección aeronáuticas, y capacitar al personal para lograr el adecuado funcionamiento de las actividades de vigilancia de seguridad operacional y aeroportuaria; aplicar las directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio mandatarios, que son fundamentales

para salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas, de conformidad con lo estipulado en las disposiciones de los Anexos 6 y 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

- Complementar el sistema “e-licencias” con los trámites y procedimientos que se tienen a cargo de la Subdirección de Escuelas, sistematizar con el apoyo del sistema “e-licencias” todos los procesos de instrucción, capacitación y adiestramiento que se generan por parte del SENEAM, hacia la Dirección de Certificación de Licencias.

Acciones Recomendadas:

Se recomienda que la Dirección de Desarrollo Estratégico con la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (UTIC), lleven a cabo en coordinación con la Dirección de Certificación de Licencias, las adecuaciones que se tienen que realizar al sistema electrónico *elicencias*, para sistematizar los procesos que tiene a su cargo la Subdirección de Escuelas en beneficio de la industria.

- Revisar el procedimiento para la expedición de permisos a operadores extranjeros e implementar la operación del nuevo sistema de control del Registro Aeronáutico Mexicano SIAC (Sistema Institucional de Aeronáutica Civil), para tener una sistematización de los procesos para dar respuesta a las solicitudes de trámites que se realizan sobre matrículas de aeronaves ante el Registro Aeronáutico Mexicano, para ofrecer respuestas en tiempos más cortos.

Estrategia

Impulsar servicios de transporte con costos más competitivos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.

Líneas de acción

Promover la modernización del transporte de carga, para tener costos de operación más competitivos, reducir emisiones e incrementar la seguridad.

- Continuar con la verificación a los manuales de operación para pilotos (MGO), así como a los manuales de operación para sobrecargos (Manual de Sobrecargos), correspondientes a 15 concesionarios y permisionarios nacionales, por cada uno de los manuales.
- Colaborar con el Plan para la Implementación de las Operaciones de navegación basadas en la performance (PBN) en México, capacitando a 60

Inspectores de Operaciones de Vuelo y 16 Inspectores de Aviación en los procedimientos PBN, para calificarlos en las labores de navegación, inspección y validación de las operaciones de vuelo basadas en la performance.

- Continuar con la implementación del plan de acción para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil mexicana 2015–2018 para mejorar el rendimiento del combustible en 2.2% promedio al año hasta 2020, mediante la coordinación y seguimiento de las medidas de mitigación como son la adopción de nuevas tecnologías, implementación de mejores prácticas operacionales, mejoras en la gestión del tránsito aéreo, gestión para el desarrollo de combustibles alternativos, así como la mejora de la infraestructura aeroportuaria.

Formalizar prudente y ordenadamente, nuevos convenios bilaterales aéreos; que fortalezcan la posición de la industria nacional y fomenten la competencia.

- Llevar a cabo negociaciones aéreas para concluir nuevos convenios sobre servicios aéreos con-Ucrania, Marruecos, Líbano, Rumania, Etiopía, Macedonia y Serbia Ucrania, y otros convenios en el marco de la Conferencia Mundial sobre Negociaciones Aéreas de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAN2018).
- Renegociar los convenios bilaterales con Ecuador, Alemania, Colombia, Argentina, Cuba y Panamá.
- Establecer las bases e inicio de negociaciones para establecer convenios bilaterales con otros países en materia de talleres aeronáuticos de mantenimiento y reparación (Maintenance, Repair, and Operations-MRO).

Estrategia

Potenciar la inversión privada con el fortalecimiento del marco normativo y su armonización proporcionando seguridad jurídica a los inversores.

Líneas de acción

Atraer inversión privada para incrementar y mejorar los servicios logísticos que den valor agregado a las actividades productivas.

- Esta línea de acción se atiende mediante la inversión privada de los grupos aeroportuarios

Fortalecer y actualizar el marco normativo a través de cambios en la regulación que den certidumbre jurídica al sector privado.

- Elaborar, revisar y aprobar 13 proyectos de Normas Oficiales Mexicanas en materia de aviación civil que permitan garantizar la seguridad operacional, el desarrollo sustentable del transporte aéreo, el control de la calidad en la fabricación de partes y componentes aeronáuticos, y los requerimientos para obtener la autorización de operación para el sistema de aeronave no tripulada (UAS/Drones) a través del Programa Nacional de Normalización 2018.

Estrategia

Desarrollar capacidades estratégicas que garanticen la eficiencia, calidad y seguridad del sector en el largo plazo.

Líneas de acción

Fortalecer la generación y desarrollo de los recursos humanos especializados del sector transporte

- Aplicar el Programa de Capacitación del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil a todo el personal de la unidad administrativa y al personal inspector verificador aeronáutico de la autoridad aeronáutica. Se impartirán siete cursos básicos, 29 cursos recurrentes (cursos formativos para inspector verificador aeronáutico de aeronavegabilidad, operaciones, aeródromos, navegación aérea y licencias), 30 cursos específicos (cursos técnicos especializados) y 15 cursos transversales (cursos de formación administrativa y humana).

Estrategia

Desarrollar los sectores logístico, náutico, ferroviario, aeronáutico y espacial.

Línea de acción

Asegurar y actualizar, en su caso, la normativa de piezas aeronáuticas con el fin de mantener las certificaciones mexicanas en altos estándares internacionales.

- Llevar a cabo dos auditorías de control de proveedores por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil en nombre de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration), a fin de coadyuvar a la observancia de las responsabilidades de supervisión de la autoridad de aviación civil de los Estados Unidos de América en cumplimiento al Acuerdo Bilateral para el Fomento de la Seguridad en la Aviación (Bilateral Aviation Safety Agreement).
- Verificar a trece empresas que se dedican a la producción de artículos de aeronaves, motores y/o hélices, establecidas en territorio nacional a fin de

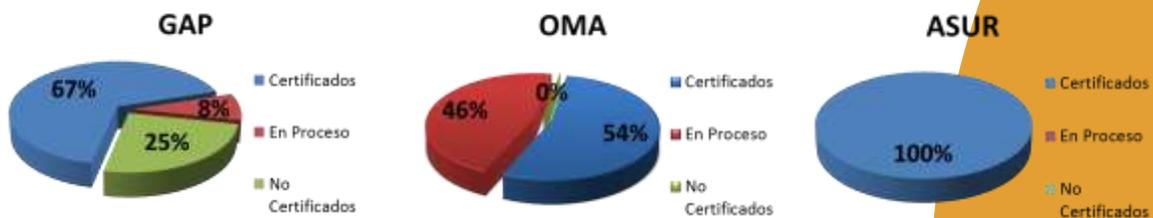
asegurar el cumplimiento de los requisitos de calidad del titular de la aprobación de producción y cumplimiento de las disposiciones normativas.

viii. Detallar la principal problemática o situaciones críticas que pudieron haber afectado el cumplimiento del programa, proyecto o política pública.

- ✓ Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.
- ✓ Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.
- ✓ Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.
- ✓ Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.
- ✓ El en que en la actualidad no se ha concluido el proceso de conversión a Agencia Federal de Aviación.

ix. Resultados alcanzados e impactos identificados.

Dentro de los logros alcanzados por el grupo de trabajo de “Mejora y adaptación de aeropuertos” se encuentra la obtención del certificado de calidad ambiental otorgado por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de México (PROFEPA). En las siguientes gráficas se detalla el porcentaje de avance en la certificación de los grupos aeroportuarios:



De igual forma se lograron avances en la reducción del Experiencia consumo eléctrico por pasajero. En el periodo 2011-2015 el consumo eléctrico por pasajero se ha reducido en un 24% para el grupo aeroportuario OMA. En cuanto a **ASUR** para **2010** presentaba una reducción del **3.7%**, para **2014** se tuvo **2.0%** y en **2015** del **8.8%** en 2015 (a pesar del aumento del 12.9% en las cifras de pasajeros en ese año). Esto mediante la aplicación de medidas como la instalación de luminarias ahorradoras en áreas operacionales y en edificios terminales.

A partir de las recomendaciones realizadas por los especialistas de estas Organizaciones se definieron las acciones requeridas para continuar con la implementación de la navegación basada en la performance (PBN), enfocadas a la actualización del Plan de implementación PBN, capacitación a los inspectores verificadores, desarrollo y actualización de la normatividad PBN para la aprobación operacional y el desarrollo de la base de datos electrónicos del terreno y obstáculos (eTOD).

Se formó un grupo de trabajo con los Operadores Aéreos y el Órgano Desconcentrado de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) en el cual se definió la primera fase donde se daría inicio con la Implementación de procedimientos PBN en el 2017, la cual quedo integrada por 10 Aeropuertos.

PRIMERA FASE 2017									
ACA	ZIH	GDL	TIJ	MTY	ADN	SLW	CUN	MID	CZM

Logros alcanzados (diciembre de 2012 a diciembre 2017).

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha tomado las medidas necesarias para la implementación de las operaciones PBN en México, tales como:

- Actualización detallada al “Plan de implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN) en México”, a efecto de incluir los parámetros para determinar la implementación de procedimientos PBN, así como, considerar los requerimientos de los Operadores Aéreos.
- Capacitación a pilotos verificadores en las áreas de: operaciones de vuelo PBN, aprobación operacional PBN y validación de procedimientos PBN en vuelo.
- Actualización y publicación de la normatividad requerida para la aprobación operacional PBN: Circular Obligatoria CO AV-11/09 “Aprobación de aeronaves y tripulación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de navegación basad en la performance (PBN)” y Circular Obligatoria CO AV-46/15 “Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)”.
- Se concluyó el diseño de los procedimientos de salidas, llegadas y aproximación PBN, así como, la verificación y certificación por parte de la Dirección de Verificación Aeroportuaria (DGAC) de los 10 aeropuertos planeados y definidos en la primera fase (2017) del PI-PBN México: ACA, ZIH, GDL, TIJ, MTY, ADN, SLW, CUN, MID, CZM.

La DGAC en conjunto con SENEAM realizó vuelos reales de familiarización al Aeropuerto de Zihuatanejo (ZIH), así como, vuelos en simulador del Aeropuerto de Acapulco (ACA).

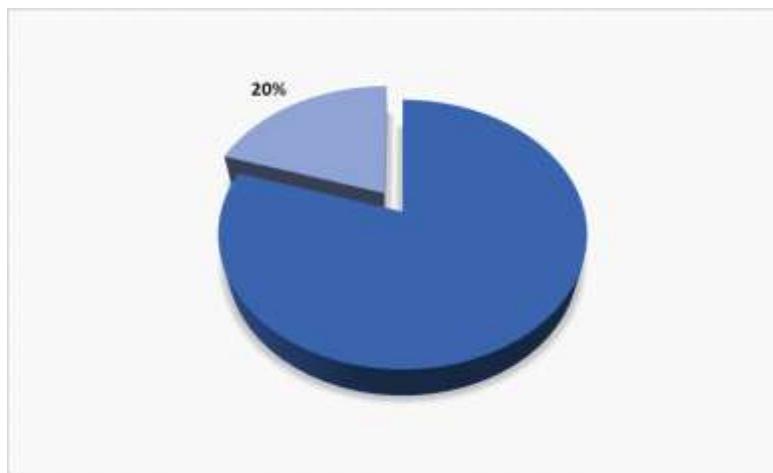
Se implementaron y publicaron a través de las enmiendas 09/17, 10/17, 11/17 y 12/17 del Manual de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México, con fecha de entrada en vigor del 17/Ago, 14/Sep, 12/Oct y 09/Nov respectivamente, cumpliendo con el total de 10 Aeropuertos con procedimientos de salidas, llegadas y aproximaciones PBN, disponibles para todo aquel usuario que lo solicite y de cumplimiento con la normativa correspondiente para ello.

Primera etapa de implementación (agosto).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
ACAPULCO	10%	09/17 17 – AGOSTO
ZIHUATANEJO	10%	

TOTAL DE AVANCE	20%
------------------------	------------

Se alcanzó un avance del 20%

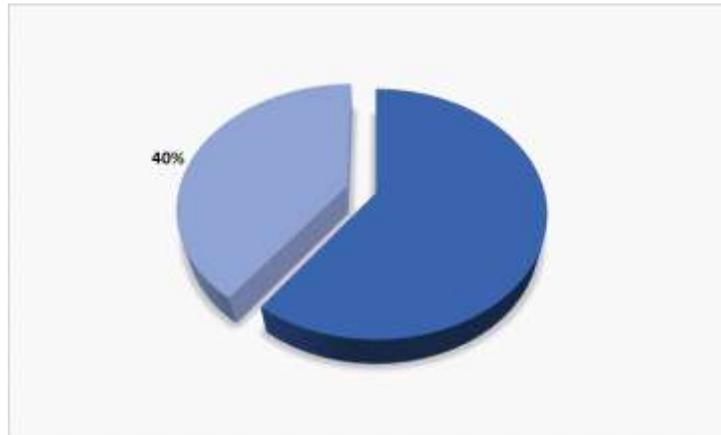


Segunda etapa de implementación (septiembre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
GUADALAJARA	10%	10/17 14 – SEPTIEMBRE
TIJUANA	10%	

TOTAL DE AVANCE	40%
------------------------	------------

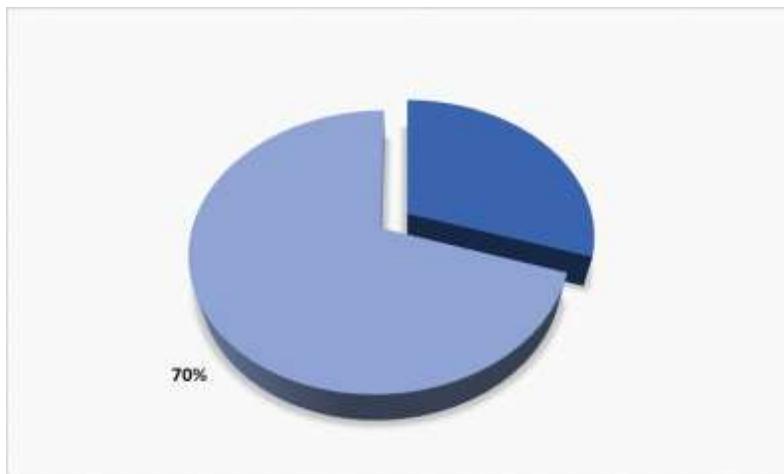
Se alcanzó un avance del 40% comparado con la etapa anterior



Tercera etapa de implementación (octubre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
MONTERREY	10%	11/17 12 – OCTUBRE
DEL NORTE	10%	
SALTILLO	10%	
TOTAL DE AVANCE	70%	

Se alcanzó un avance del 70% comparado con la etapa anterior





Cuarta etapa de implementación (noviembre).

AEROPUERTO	PORCENTAJE	ENMIENDA Y FECHA DE PUBLICACIÓN
CANCUN	10%	12/17 09 – NOVIEMBRE
MERIDA	10%	
COZUMEL	10%	
TOTAL DE AVANCE	100%	

Logros alcanzados (enero a abril 2018).

Se concluyó la implementación y publicación en el Manual AIP de México, de los 10 Aeropuertos: Acapulco, Zihuatanejo, Guadalajara, Tijuana, Monterrey, Del Norte, Saltillo, Cancún, Mérida, Cozumel, con Procedimientos PBN, con lo que se da cumplimiento a lo planificado y programado en 2017.

PRIMERA FASE									
ACA	ZIH	GDL	TIJ	MTY	ADN	SLW	CUN	MID	CZM

Logros alcanzados (abril a julio 2018).

Se realizó Reunión del Grupo de Trabajo PBN donde se definió el siguiente paquete de Aeropuertos a implementar Procedimientos PBN, en la Segunda Fase (2018), el cual constará de 10 Aeropuertos: Puerto Vallarta, San José del Cabo, Cabo San Lucas, Bajío, Aguascalientes, Chihuahua, Hermosillo, Culiacán, Veracruz y Nuevo Laredo.

SEGUNDA FASE									
PVR	SJD	CSL	BJX	AGU	CUU	HMO	CUL	VER	NLD

En julio de 2018 se concluye el Diseño de Procedimientos de los 10 Aeropuertos por SENEAM, se coordina y programa la Certificación de los primeros 5 Aeropuertos a través de la Dirección de Verificaciones.

Procedimientos de performance de navegación requerida con autorización requerida (RNP AR) para los aeropuertos de Tijuana y Guadalajara.

En el año 2015 la empresa NavBlue (antes Airbus Prosky) realizó la primera reunión con la participación de DGAC, SENEAM y Volaris con el objeto de llevar a cabo la presentación del diseño conceptual de los procedimientos RNP-AR de los aeropuertos en cuestión, enviando la documentación con los lineamientos referentes al diseño de los mismos, mencionando la importancia de la capacitación requerida a inspectores, tripulación y controladores aéreos, así como, la actualización a la normatividad PBN para la aprobación operacional.

Logros alcanzados (enero de 2012 a diciembre 2017).

En el año 2015, la empresa NavBlue realizó el levantamiento de los datos del terreno y obstáculos en los aeropuertos citados a fin de contar con la información que permitan la operación de este tipo de procedimientos de precisión.

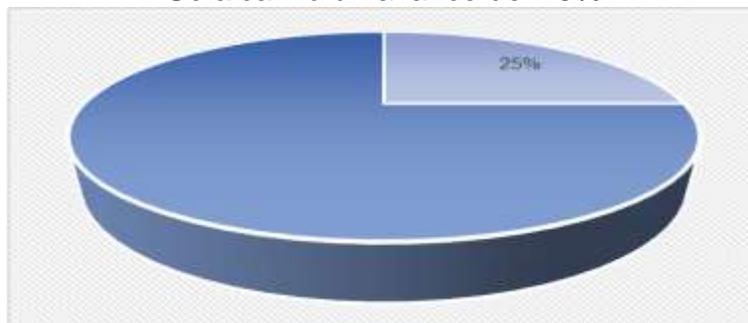
En el año 2016, se concluyó con el diseño de los procedimientos de salidas, llegadas y aproximación y validación de los datos, procedimientos en simulador de ambos aeropuertos.

En el año 2017, se realizó la actualización y publicación de la normatividad requerida para la aprobación operacional PBN: Circular Obligatoria CO AV-46/15 “Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)”.

Primera etapa de implementación - Planeación (2015).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE PARCIAL	25%

Se alcanzó un avance del 25%

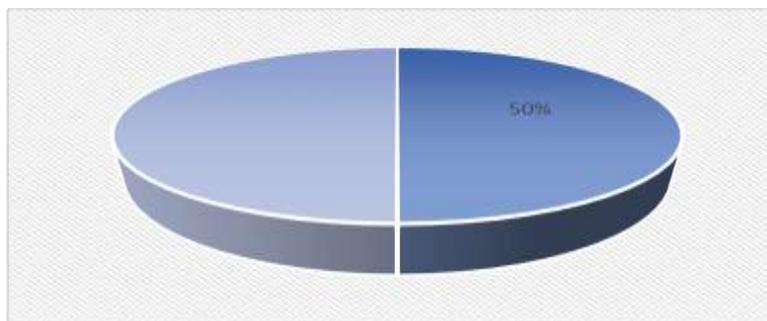




Segunda etapa de implementación – Diseño (2015).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE	25%

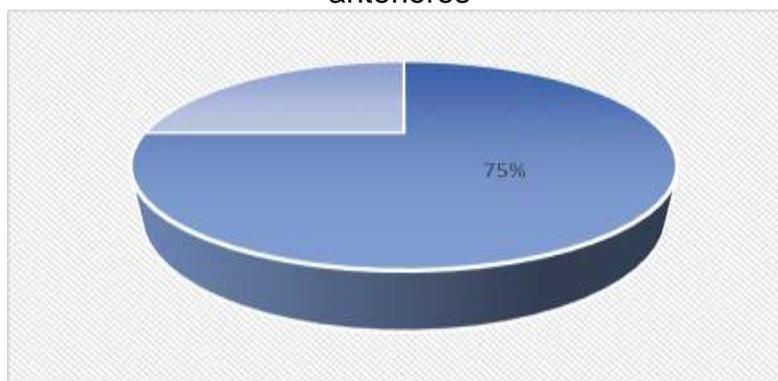
Se alcanzó un avance del 50% sumando los esfuerzos logrados de la primera etapa



Tercera etapa de implementación – Validación (2016).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	12.5%
GUADALAJARA	12.5%
TOTAL DE AVANCE	25%

Se alcanzó un avance del 75% sumando los esfuerzos logrados de las etapas anteriores

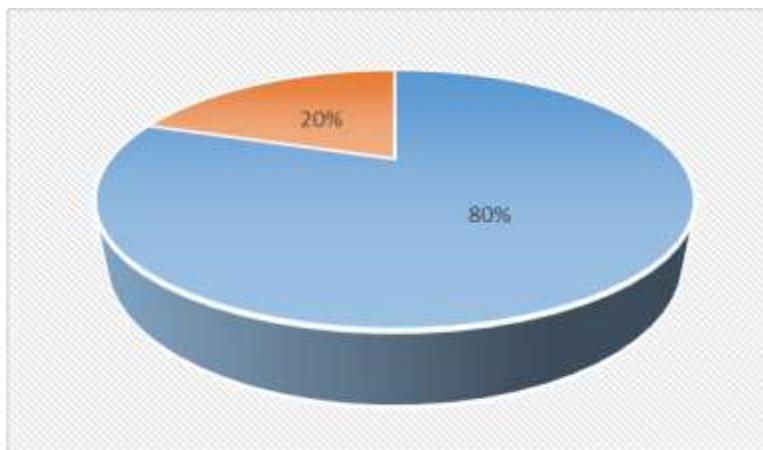




Cuarta etapa de implementación – Implantación (2017).

AEROPUERTO	PORCENTAJE
TIJUANA	2.5%
GUADALAJARA	2.5%
TOTAL DE AVANCE	5%

Se alcanzó un avance del 80%, sumando el esfuerzo de las etapas anteriores.



Avance 4 Etapas Planeación, Diseño, Validación e Implantación

FASES DE IMPLEMENTACIÓN RNP AR	PORCENTAJE
Planeación	25%
Diseño	25%
Validación	25%
Implantación	5%
TOTAL DE AVANCE	80%



Logros alcanzados (enero a julio 2018).

Se elaboraron y publicaron Procedimientos PBN con Especificación RNAV para los Aeropuertos de Tijuana (TIJ) y Guadalajara (GDL), los cuales están disponibles para los Operadores Aéreos en el Manual de Publicación Aeronáutica (AIP) de México.

Acciones en Proceso de Ejecución:

Definir por parte de la empresa Volaris si pretende continuar con los Procedimientos RNP-AR para los Aeropuertos de Tijuana (TIJ) y Guadalajara (GDL), toda vez que, se desarrollaron y publicaron Procedimientos RNP-AR para dichos Aeropuertos, con los cuales se da cumplimiento con el Plan de implementación PBN definido para ello.

Acciones y los resultados de los programas sectoriales, institucionales, transversales, regionales y especiales; los programas sujetos a reglas de operaciones o cualquier otro, los proyectos estratégicos y/o prioritarios.

- Durante 2017 se transportaron por vía aérea 90.1 millones de pasajeros y 736 mil toneladas de mercancías, cifras superiores en 10.8 y 7.4% respectivamente, con relación al año anterior (81.3 millones de pasajeros y 685 mil toneladas).
- Se expidieron 3,143 certificados de aeronavegabilidad. En lo que va de la presente administración, se han emitido 17,894 certificados del mismo tipo.
- Se aprobaron 57 Manuales del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y tres proveedores de servicios obtuvieron la Certificación Safety Management System. De diciembre de 2012 a diciembre de 2017 se aprobaron 227 Manuales y 26 proveedores de servicio concluyeron las cuatro fases del proceso de Certificación.
- En 2017 con el Programa Anual de Verificaciones Técnico-Administrativas, se efectuaron 360 verificaciones a los concesionarios, Permisionarios, Operadores de Aeronaves, de los Servicios Aéreos Especializados, Talleres Aeronáuticos y Centros de Adiestramiento y/o Capacitación.
- En materia de seguridad en el transporte aéreo, en 2017 el índice de accidentes aéreos fue de 0.22 por cada 10 mil operaciones regulares de las aeronaves mexicanas o extranjeras que equivale a 32 accidentes (se excluye la aviación deportiva, fumigadores, aeronaves sin matrícula y aeronaves estacionadas), en el mismo periodo, el índice de incidentes se ubicó en 0.85 por cada 10 mil operaciones, equivalente a 122 incidentes.
- De diciembre de 2012 a diciembre de 2017 el índice de accidentes aéreos fue de 0.39 por cada 10 mil operaciones regulares de las aeronaves mexicanas o extranjeras, lo que representa 340 accidentes, en el mismo periodo, el índice de
-

incidentes se ubicó en 1.27 por cada 10 mil operaciones, equivalente a 1,108 incidentes.

- Se certificaron 8 aeropuertos: Puebla, Tepic, Mérida, Los Mochis, Veracruz, San Luis Potosí, Ciudad Juárez y Mazatlán. Con ello se tienen 37 aeropuertos internacionales certificados en el país, lo que representa 58.7% de los 63 aeropuertos
- Se llevaron a cabo 16 visitas de verificación para constatar el cumplimiento de la orden de compra y/o requisitos de calidad durante los procesos de las empresas dedicadas a la producción de artículos aeroespaciales instaladas en México.

Las acciones realizadas y los resultados de los programas para democratizar la productividad, consolidar un gobierno cercano y moderno, fomentar la perspectiva de género en su ámbito de competencia, derivados de las estrategias transversales del Plan Nacional de Desarrollo

- Catorce acuerdos fueron ratificados por el Senado de la República (Canadá, Cuba, Emiratos Árabes Unidos, Indonesia, Italia, Turquía, Estados Unidos de América, Panamá, Brasil, Portugal, Suiza, España, Canadá e Israel), 15 han sido firmados por el Ejecutivo (Estados Unidos, Indonesia, Portugal, Turquía, Canadá (2014), Italia, Brasil, Qatar, Arabia Saudita, Suiza, España, Canadá (2017), Kuwait, Israel y Países Bajos y otros 10 aún están en negociaciones (Panamá, Ucrania, Marruecos, Qatar, Líbano, Rumania, Argentina y Etiopía). Los acuerdos establecen las condiciones en que se dará el tránsito aéreo entre los países firmantes.
- En febrero de 2018 las autoridades aeronáuticas de El Ecuador y México y Alemania y México, se reunieron para modificar el Acuerdo bilateral sobre transporte aéreo entre ambos países. De igual forma, en marzo de 2018, las autoridades de Cuba se reunieron para modificar el Acuerdo Bilateral sobre transporte aéreo entre ambos países.
- Como parte de la política de fortalecimiento e impulso a la conectividad aérea, con la participación de nuevos competidores y la ampliación de destinos por parte de las aerolíneas mexicanas. De diciembre de 2012 a julio de 2018 se abrieron 1189 nuevas rutas, de las cuales 639 fueron internacionales y 550 nacionales, destacando los destinos a Guangzhou, Seúl, Ámsterdam, Roma, Tokio y Helsinki. Con dicha apertura se incrementó la oferta a los pasajeros y el desarrollo de nuevas oportunidades para el sector turístico.
- Se publicó la Norma Oficial Mexicana NOM-117-SCT3-2016. Que Establece las Especificaciones para la Gestión de La Fatiga en La Tripulación de Vuelo. La publicación de esta normatividad tiene por objeto mantener los niveles de
-

seguridad en las operaciones aéreas, a través de la integración de herramientas para la gestión de la fatiga en las tripulaciones de vuelo.

- El 31 de marzo de 2017, se publicó la Circular Obligatoria CO AV-46/17 Aprobación para realizar Operaciones de Vuelo mediante Procedimientos de Performance de Navegación Requerida (RNP) con Autorización Requerida (AR)
- El 30 de junio de 2017 se publicó la Circular Obligatoria CO AV-11/09 R1 Que establece las Especificaciones para la Implementación y Autorización de la Navegación Basada en la Performance (PBN por sus siglas en inglés), así como los requerimientos operacionales y de aeronavegabilidad que deben cumplir los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, que pretendan obtener la aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de Navegación Basada en la Performance (PBN), necesarios para las operaciones en el espacio aéreo de jurisdicción del Estado Mexicano y a lo establecido en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica de México.

x. logros de los objetivos y resultados de las metas comprometidas.

Tráfico Aéreo de Carga y Pasajeros.

Estamos ante uno de los períodos de crecimiento más importantes en la historia de la aviación en México. En 2017, se transportaron casi 90 millones de pasajeros, considerando vuelos regulares y no regulares. De enero a junio de 2018, se transportaron 47.8 millones de pasajeros, 8% más que el mismo periodo del año anterior.

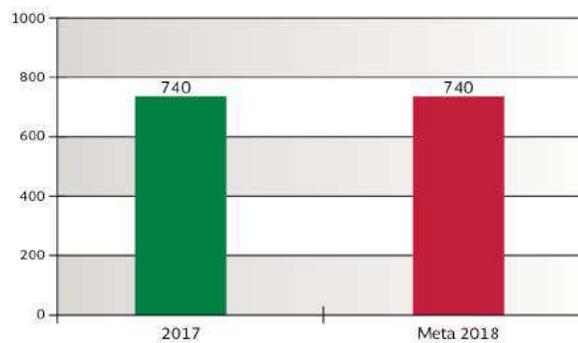


TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, 2017-2018

(Millones de pasajeros y miles de toneladas)

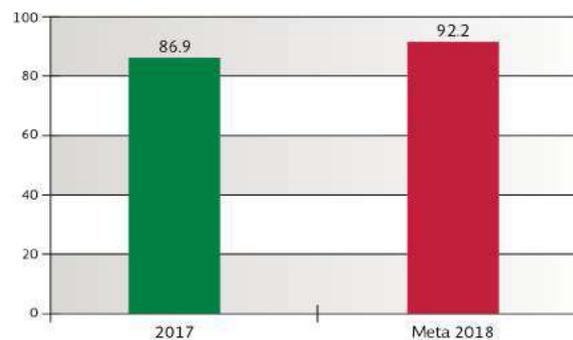
Concepto	Datos Anuales		Septiembre-Junio		Variación % anual
	2017	Meta 2018	2016-2017	2017-2018	
Pasajeros	89.6	92.2	71.5	76.7	7.3
Carga	740	740	587.3	673.7	14.7

TRANSPORTE DE CARGA POR AIRE
(Miles)



Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AIRE
(Millones)



Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Como parte de la política de fortalecimiento e impulso a la conectividad aérea, con la participación de nuevos competidores y la ampliación de destinos por parte de las Aerolíneas mexicanas. De diciembre de 2012 a junio de 2018, se abrieron 1,169 nuevas rutas, de las cuales 630 fueron internacionales y 539 nacionales, con esta acción se incrementó la oferta a los pasajeros y el desarrollo de nuevas oportunidades para el sector turístico.

Seguridad en Transporte Aéreo

A través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, trabaja conjuntamente con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la actualización del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, el cual tiene por objetivo preservar la seguridad, regularidad y eficiencia en las operaciones de aviación civil, estableciendo las medidas necesarias para la prevención de actos de interferencia y/o utilización ilícita, así como de actos de sabotaje a las instalaciones que conforman la red aeroportuaria nacional y aeronaves que sobrevuelan en el espacio aéreo mexicano. En este sentido, en el periodo del presente informe, se realizaron diversas acciones con el fin de garantizar la seguridad en el transporte aéreo.

- Se publicaron las circulares obligatorias para los aeropuertos, aerolíneas y empresas de seguridad privada, que prestan servicios aeroportuarios y complementarios para la aviación civil en nuestro país.
- También se mantuvieron las actividades del Comité Consultivo de Seguridad Operacional de Helicópteros “HST México”, para impulsar y desarrollar mejores prácticas de seguridad operacional con la finalidad de mitigar los accidentes e incidentes en la operación de aeronaves de ala rotativa.

Seguridad de las operaciones aéreas.

- Durante el periodo de septiembre de 2017 a junio de 2018, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil, continuó con el objetivo de certificar a las empresas de transporte aéreo que prestan un servicio (trátase de aerolíneas o taxis aéreos, dedicados al transporte de personas y/o carga), para tal fin se otorgaron:
- Se expidieron 2,256 Certificados de Aeronavegabilidad, como parte de las medidas de seguridad operacional, con el objetivo de garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en el desempeño de los servicios de transporte aéreo. Asimismo, en lo que va de la presente administración, se han emitido 23,895 certificados de aeronavegabilidad.

Verificaciones mayores e inspecciones en rampa

Para garantizar altos estándares de seguridad en el desarrollo de operaciones aéreas seguras en México, sin perder de vista la regularidad y eficiencia de los vuelos, en el de septiembre de 2017 a junio de 2018, se llevó a cabo la ejecución de los programas anuales previstos como parte de las evaluaciones a profundidad del cumplimiento de los preceptos establecidos en la Ley de Aviación Civil y su

Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas, por lo cual durante el periodo del presente informe se realizaron:

- 335 verificaciones, como parte del Programa Anual de Verificaciones Técnico-Administrativas aplicado a empresas aéreas, servicios aéreos especializados y centros de capacitación, con el objeto de garantizar las condiciones máximas de seguridad y de operación, que permitan proteger la integridad de los usuarios y de sus bienes, así como de terceros.
- Durante los Programas de Inspecciones en Rampa a las empresas de transporte público de pasajeros, el cual contempla inspecciones, distribuidas primordialmente a lo largo de los períodos vacacionales de semana santa, verano e invierno, se ejecutaron un total de 5,444 inspecciones de este tipo, distribuidas en la ejecución de durante los Programas de Inspección en Rampa Invierno 2017-2018, y durante el periodo Vacacional de Semana Santa.

Certificación SMS

En cumplimiento a la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (*SMS: Safety Management System*), de septiembre 2016 a julio 2017, se emitieron tres Certificados de Aprobación SMS, de distintos proveedores de servicio.

Se aprobaron 41 Manuales del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y tres proveedores de servicios obtuvieron la Certificación *Safety Management System*.

De diciembre de 2012 a junio de 2018, se aprobaron 293 Manuales y 33 proveedores de servicio concluyeron las cuatro fases del proceso de Certificación



Accidentes e Incidentes

Respecto al índice de accidentes aéreos, de septiembre de 2017 a junio de 2018, fue de 0.19 por cada 10 mil operaciones regulares de las aeronaves mexicanas o extranjeras que equivale a 31 accidentes (se excluye la aviación deportiva, fumigadores, aeronaves sin matrícula y aeronaves estacionadas), en el mismo periodo, el índice de incidentes, se ubicó en 0.65 por cada 10 mil operaciones equivalente a 105 incidentes.



Concepto	Datos Anuales		Septiembre-Junio		
	2017	Meta 2018	2016-2017	2017-2018	Variación % anual
Accidentes	0.18	0	0.18	0.19	-5.5
Incidentes	0.89	0	0.89	0.65	27

Convenios Bilaterales

En materia de convenios bilaterales aéreos para incrementar la penetración de la aviación nacional en los mercados mundiales, de septiembre de 2017 a junio de 2018, se llevó a cabo lo siguiente:

- En septiembre de 2017, se rubricó un Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República Árabe de Egipto.
- En febrero de 2018, las autoridades aeronáuticas de la República del Ecuador y México acordaron modificaciones al Convenio sobre Transporte Aéreo entre ambos países.
- En marzo de 2018, las autoridades aeronáuticas de la República Federal de Alemania y los Estados Unidos Mexicanos celebraron consultas para rubricar el Acuerdo por el que se modifica el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los dos países. Asimismo, en ese mismo mes las autoridades de México y Cuba se

reunieron en La Habana para actualizar las disposiciones del Convenio sobre Transporte Aéreo.

- En abril de 2018, se firmó el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos.
- El Senado de la República aprobó una modificación al Convenio de Transporte Aéreo con Canadá y el de Suiza en abril de 2018, y los convenios con España e Israel en marzo.
- En mayo de 2018, entró en vigor el Convenio sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Portuguesa, sustituyendo al Convenio de 1948 que estuvo en vigor por casi 70 años.
 - Se llevaron a cabo ocho visitas de verificación para constatar el cumplimiento de los estándares de calidad y de los procesos de producción a las empresas manufactureras de productos aeronáuticos, partes y artículos aeroespaciales instaladas en México.

xi. Describir de manera concreta cuales fueron los efectos producidos en los siguientes aspectos: económico, social, producción, medio ambiente, tecnológico, cultural.

Principales logros alcanzados y sus impactos

Regulación Económica.- La aplicación del esquema de regulación económica para los aeropuertos de ASUR, GAP y GACN durante el periodo de 2012 a 2017, ha dado como resultado que se hayan desarrollado los aeropuertos concesionados, promoviendo menores costos para las aerolíneas, protegiendo a los viajeros ante posibles cobros excesivos y permitiendo la recuperación de las inversiones de los concesionarios, al propiciar que la inversión conjunta por pasajero para los 34 aeropuertos de ASUR, GAP y GACN, se incrementara en 13.3% en promedio mientras que el gasto operativo conjunto se redujera en -12.1% promedio, alcanzando un 28.8% en la relación Inversión/gasto.

xii. Relación de anexos.

ANEXO VI.1

ANEXO VI.2

ANEXO VI.3

ANEXO VI.4

ANEXO VI.5

ANEXO XII.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6,25, y 134).

ANEXO XII.2 Ley de Seguridad Nacional.

ANEXO XII.3 Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

ANEXO XII.4 Manual de Organización de la Dirección General De Aeronáutica Civil.

ANEXO XII.5 Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

ANEXO XII.6 ACUERDO por el cual se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.

ANEXO XII.7 ACUERDO por el cual se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41,42 y 43).