# Exención de AIR

## Modificación a la 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”.

| Información General | |
|---|---|
| **Tipo de MIR:** | Exención de AIR |
| **Titulo del Anteproyecto:** | Modificación a la 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”. |
| **Dependencia:** | Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes |
| **Responsable Oficial:** | Ramírez Reyes Rodrigo |
| **Editor del Anteproyecto:** | Rodríguez Chapa Cynthia Nohemí |
| **Estatus del anteproyecto:** | Atendido |
| **Ordenamiento Jurídico:** | Norma Oficial Mexicana |

| Archivos que contiene la Regulación |
|---|
| 20150528122538_37838_(JCO)2PROY-MOD-NOM-012-SCT3-2012_CCNNTA.docx |

| Punto de Contacto | |
|---|---|
| **Nombre :** | Pablo Carranza Plata |
| **Cargo :** | Director |
| **Teléfono :** | 5723-9300 Ext. 18073 |
| **Correo electrónico :** | pcarranp@sct.gob.mx |

### ¿DESEA QUE LA MIR Y EL ANTEPROYECTO NO SE PUBLIQUEN EN EL PORTAL?

Confidencialidad de la MIR

Indique si la regulación propuesta requiere la no publicidad a la que se refiere el artículo 69-K de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (en caso de responder afirmativamente, proporcione la justificación correspondiente) :

No

Justificación :

No se ingreso

### ¿DESEA CONSTANCIA DE QUE EL ANTEPROYECTO FUE PUBLICO AL MENOS 20 DIAS HABILES?

Transparencia

Indique si la regulación propuesta requiere la constancia de publicidad a que se refiere el artículo 10 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y 25 de su Reglamento :

No

## Detalles de la MIR

### Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación

1. Explique brevemente en qué consiste la regulación propuesta así como sus objetivos generales:

1.1. Explicación breve de que consiste la regulación propuesta: A través de esta propuesta de Modificación a la 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”, se otorgará una extensión final de aplazamiento al requisito de cambio de equipo Transmisor Localizador de Emergencia “ELT” de frecuencia análoga (121.5 MHz) al de frecuencias simultaneas digital/análoga (406/121.5 MHz) solicitado por la OACI, con un nuevo plazo de cumplimiento no mayor al 30 de junio de 2018, para operadores aéreos privados no comerciales con aeronaves de motores recíprocos (pistón) y con un peso máximo certificado de despegue menor a 5,700 kg. 1.2. Objetivo general de la Regulación: La propuesta de extensión de tiempo en la instalación del ELT 406/121.5 MHz., sobre la ya establecida en la Modificación de la NOM-012-SCT3-2012 publicada en el DOF el día 22 de agosto de 2013; tiene como objetivo general brindar certeza técnico/jurídica a todo regulado que transita en el espacio aéreo mexicano, en lo correspondiente a los requerimientos de cambio por actualización del equipo Transmisor Localizador de Emergencia “ELT”, con el objeto de: - Homologar con los principales socios comerciales y países vecinos los criterios de incorporación del ELT, con el fin de mantener una actividad competente en aviación general (permisionarios privados no comerciales). - Aminorar a mediano plazo los altos costos de instalación con el desarrollo de opciones menos costosas. - Reducir el Impacto en el sector turístico en la operación de aeronaves entre México y Estados Unidos de América principalmente. Para mayor información a los objetivos antes descritos, ver numeral 1.6. “Del Impacto del cambio de Equipo ELT de frecuencia 121.5MHz a 406/121.5MHz”. 1.3. La regulación propuesta presenta los siguientes antecedentes: 1.3.1. Publicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012: El día 14 de agosto de 2012, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la 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”; con el objeto de brindar certeza al regulado en materia de seguridad correspondiente a: - Documentos (Manuales, certificados, permisos, seguros, etc). - Equipo e Instrumentos de Vuelo (IFR/VFR). - Dispositivos Antihielo. - Equipo de Comunicación para Tripulaciones. - Equipo de Emergencia (Botiquines, mascarillas, extintores etc). - Equipo Transmisor localizador de Emergencias (ELT). Donde se especifica lo correspondiente al Equipo Transmisor localizador de Emergencias (ELT), su cambio por actualización basado en un requerimiento internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que establece la sustitución de los equipos que emiten señal única en frecuencia análoga 121.5/243 MHz por los nuevos que transmiten en frecuencias simultaneas digital y análoga 406/121.5 MHz, ya que la red satelital para búsqueda y salvamento ahora solo detectará la señal digital quedando la señal análoga como auxiliar para su detección por estaciones de radio fijas en tierra o móviles abordo principalmente de aeronaves. Ver Apéndice A “Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012” para mayor referencia. 1.3.2. Publicación de la Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012: El día 22 de agosto de 2013, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Modificación a la 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”, con la finalidad de brindar a todos los regulados, la certeza técnico/jurídica con respecto a los siguientes temas: - Clarificar los requerimientos correspondientes a documentos en formato electrónico que podrán llevarse a bordo de las aeronaves. - Esclarecer la referencia generalizada en el Apéndice “A” en lo que corresponde a los contenidos de medicamentos en botiquines de primeros auxilios y materiales médicos. - Brindar una extensión de tiempo con fecha límite al 30 de junio de 2015, para efectuar la instalación del equipo “ELT en configuración digital”. La justificación de esta extensión se debió a los gastos elevados generados por su instalación, los cuales resultaron excesivos para el sector de operadores aéreos con aeronaves de motores recíprocos (pistón) y con un peso máximo certificado de despegue menor a 5,700 kg., mismos que actualmente cuentan con un equipo “ELT en configuración análoga”. Ver Apéndice B “Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, publicada en el DOF el día 22 de agosto de 2013” para mayor referencia. 1.4. ¿Qué es y por qué la necesidad de contar

con un equipo ELT? El Transmisor Localizador de Emergencia “ELT” es un dispositivo emisor de señal de auxilio, que se instala en las aeronaves y se activa automáticamente, a través de un fuerte impacto, o manualmente; emitiendo una señal digital (406MHz) que es rastreada y registrada por un sistema de red satelital internacional para búsqueda y rescate, con el que las estaciones receptoras notifican a las Autoridades Aeronáuticas y cuerpos de rescate correspondientes. La señal del ELT activada es codificada de modo que proporciona información que provee la identificación del país donde se ha registrado la aeronave, los datos de la aeronave y los datos de las personas a ser notificadas en relación al poseedor de la aeronave, además de la ubicación del origen con un rango de precisión de 2 a 5 km., Ver Apéndice C “Imágenes de referencia ilustrativa relacionadas al ELT” para mayor referencia. Cabe señalar que la señal análoga (121.5 MHz) actualmente solo es auxiliar y es rastreada por estaciones fijas o móviles de radio con un rango de precisión de 25 km. en la ubicación del origen de la señal. Este dispositivo es muy útil para las Autoridades Aeronáuticas y cuerpos de búsqueda y rescate, ya que proporciona información geográfica la cual precisa la ubicación e identificación de aeronaves impactadas. El ELT en configuración digital reduce los tiempos de respuesta al llamado de auxilio de sobrevivientes y heridos involucrados con la aeronave afectada. Se señala que además de la activación automática y manual del ELT, algunos son portátiles, para el caso necesario de ser desplazado por los sobrevivientes. 1.5. Del requisito de instalación del ELT y su evolución: Es importante señalar que el requisito del ELT a bordo de las aeronaves civiles ha sido un requerimiento de OACI desde 1998, en sus inicios, el equipo ELT operó en las frecuencias análogas (de radio) 121.5/243 MHz (siendo la segunda solo de uso militar) y a lo largo del tiempo, con los avances en la tecnología digital se desarrollaron nuevos equipos ELT donde se seleccionó la frecuencia digital 406 MHz para mayor eficiencia en el rango de precisión de ubicación de 25 km. a 2 km. 1.6. Del Impacto del cambio de Equipo ELT de frecuencia 121.5MHz a 406/121.5MHz: El requerimiento de cambio de Equipo ELT implementado por la modificación a la NOM-012-SCT3-2012, publicada en el DOF el día 22 de agosto de 2013, establece una fecha límite de instalación al 30 de junio de 2015, lo que representará un impacto restrictivo a nivel nacional e internacional para la navegación de un gran número de operadores aéreos privados no comerciales que cuentan con un parque de aeronaves de edad promedio entre 40 y 45 años, propulsadas por motores recíprocos (de pistón) y con un peso máximo certificado menor a los 5,700 kg., lo que deriva en: - Que el cambio impuesto representa además de su compra, un alto costo de instalación, con montos que superan una inversión mayor a los $30,000 M.N., lo que resulta elevado para estos operadores en proporción al valor de la aeronave, ya que la citada instalación implica el requerimiento de un STC (Supplemental Type Certificate) el cual consiste en una aprobación al cambio de diseño original por alteraciones mayores al mismo, otorgado al fabricante o el dueño del certificado de tipo actual por la Autoridad Aeronáutica del Estado de diseño. - Que el equipo ELT de frecuencia 406/121.5MHz impuesto a los operadores aéreos afectados, los cuales ya cuentan con el equipo ELT de transmisión análoga (121.5 MHz), consideran que además de los costos que implica el cambio e instalación, el equipo solicitado es excesivo para su finalidad. - Que el cambio impuesto en los plazos establecidos ha propiciado que asociaciones de pilotos y propietarios de estas aeronaves soliciten que el requerimiento sea aplazado para este tipo de aviación civil como se ha hecho en países como Estados Unidos de América, Canadá, e inclusive algunos países de Centroamérica y de Sudamérica, debido a que su imposición restringe la navegación aérea de este tipo de aeronaves por incumplimiento del cambio de ELT de configuración análoga a digital, lo que conllevará a que una gran cantidad de aeronaves de uso general que son destinadas a vuelos turísticos/recreativos, no puedan navegar, lo que impactará a las economías de estos países, donde México no es una excepción. Ver Apéndice D “Baker works to simplify U.S., Mexico bordercrossing flights” para mayor referencia. - Que el cambio impuesto representa en México un impacto directo a un parque aeronáutico nacional aproximadamente de 4,000 aeronaves, asimismo representa un impacto indirecto a un parque aeronáutico originario de los Estados Unidos de América que oscila entre las 59,200 aeronaves, mismas que son susceptibles a transitar en espacio aéreo mexicano debido a que su localización es cercana a la zona fronteriza con México; además debe tenerse presente que para la aviación general de los Estados Unidos de América, México es el segundo destino turístico hacia lugares como Loreto, Cozumel, San Miguel de Allende y Celaya, entre otros. Derivado de lo anterior existe una posible actividad de tránsito aéreo, la cual activa una serie de necesidades en relación a las facilitaciones y servicios a estas aeronaves, lo cual representa un factor importante a la rentabilidad del sistema de navegación y aeroportuario del país. Además de las derramas económicas por turismo. - Que el cambio impuesto, afecta de forma negativa en materia de competitividad con otros países, donde el Estado Mexicano funge como un punto estratégico de tránsito para este tipo de parque aeronáutico hacia Centroamérica con turistas que utilizan estas aeronaves que van de Estados Unidos de América y Canadá hacia las Bahamas y las Islas Caimán donde el requisito del ELT de 406 MHz ha sido exentado para promocionar su turismo e incrementar la derrama económica de esta actividad. Finalmente el hacer efectivo el cambio del equipo ELT en la fecha límite del 30 de junio de 2015, para la aviación privada no comercial nacional e internacional que transita en el Espacio Aéreo

Mexicano, como lo marca la Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, publicada en el DOF el día 22 de agosto de 2013; reflejará una postura rígida por el Estado Mexicano, al no homologar los criterios de exención realizado por los países vecinos, limitando el tráfico y afectando las relaciones internacionales, terminando por dañar la economía nacional que se genera alrededor de estas actividades. 1.7. Conclusión: Por todo lo anteriormente descrito, esta Dirección General de Aeronáutica Civil propone una extensión final de aplazamiento del requisito del equipo ELT 406 MHz en México para la aviación general (permisionarios privados no comerciales) hasta el 30 de junio de 2018, permitiendo que los costos de estos equipos disminuyan de acuerdo al desarrollo y avances tecnológicos en el futuro cercano.

## Apartado II.- Impacto de la regulación

4. Justifique las razones por las que considera que la regulación propuesta no genera costos de cumplimiento para los particulares, independientemente de los beneficios que ésta genera:

La presente propuesta de modificación a la NOM-012-SCT3-2012 se encuentra fundamentada en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, misma que faculta a las Dependencias para modificar el estado actual de las Normas Oficiales Mexicanas, sin seguir el procedimiento para su elaboración, toda vez que: - No se generan nuevos requisitos o la incorporación de especificaciones más estrictas. - No se imponen mayores obligaciones a las ya existentes. - No se reduzca o restrinja derechos o prestaciones a las otorgadas anteriormente. - No se crean/modifican trámites sino que se precisa la información para el fácil cumplimiento del particular. - No se establezcan nuevas definiciones, ni clasificaciones, u otro término de referencia que afecten o puedan afectar los derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares. Con fundamento en lo señalado anteriormente, la presente modificación al estado actual de la NOM-012-SCT3-2012, plantea una extensión de tiempo propuesto para el cambio e instalación del equipo ELT de frecuencia digital 406 MHz a operadores aéreos privados no comerciales con aeronaves de motores recíprocos (pistón) y con peso máximo certificado de despegue menor a 5,700 Kg., dicha extensión de tiempo no genera nuevos conceptos derivados de requisitos correspondientes, por lo que no existe la generación de nuevos o mayores costos de cumplimiento.

5. Indique cuál(es) de las siguientes acciones corresponde(n) a la regulación propuesta:
5.1 Crea nuevas obligaciones y/o sanciones para los particulares o hace más estrictas las existentes:

No

5.2 Modifica o crea trámites que signifiquen mayores cargas administrativas o costos de cumplimiento para los particulares:

No

5.3 Reduce o restringe prestaciones o derechos para los particulares:

No

5.4 Establece o modifica definiciones, clasificaciones, metodologías, criterios, caracterizaciones o cualquier otro término de referencia, afectando derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares:

No

## Apartado III.- Anexos

Anexe las versiones electrónicas de los documentos consultados o elaborados para diseñar la regulación:
20150528124710_37838_Apéndice A.pdf
20150528124710_37838_Apéndice B.pdf
20150528124710_37838_Apéndice C.pdf
20150528124710_37838_Apéndice D.pdf

## Información adicional

Tema:

Seguridad

Resumen:

El presente anteproyecto de “Modificación de la NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves”, implementa la resolución emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, donde se otorga una “extensión final de tiempo” para el aplazamiento del requisito de instalación del equipo Transmisor Localizador de Emergencias (ELT) de frecuencia 406/121.5 MHz, aplicable a operadores aéreos privados no comerciales, con aeronaves de motores recíprocos (pistón) y con un peso máximo certificado de despegue menor a 5,700 kg. Lo antes expuesto derivado a los siguientes argumentos: - Que el cambio de equipo ELT de conformidad con la NOM-012-SCT3-2012 implica un alto costo por instalación. - Estandarizar con otros países colindantes la postergación del requisito del cambio del ELT 406/121.5 MHz. La extensión de tiempo propuesta por el anteproyecto justifica la no afectación en la seguridad de las operaciones aéreas, asimismo argumenta la no generación de costos de cumplimiento hacia los regulados con la finalidad de beneficiar a los regulados implicados.

Resumen en Ingles:

This project refers to the Modification of the NOM-012-SCT3-2012, which establishes the requirements for instruments, equipment, documents and manuals that should be on board the aircraft, implements an "exemption” that is given by a resolution issued by the Mexican Civil Aviation Authority (DGAC) for the installation requirement of Transmitter Locator Emergencies (ELT) of frequency 406/121.5 MHz, this applies to general aviation with reciprocal engines (piston) aircraft with less than maximum certificated take-off mass of 5700 kg. The above referred to the following arguments: -That the change of ELT in accordance with the NOM-012-SCT3-2012 involves high installation costs. - To perform a standardization with other neighbouring States to the exemption about the change of ELT 406/121.5 MHz. The extension of time proposed by the current project justifies not impacting on the safety of air operations, also argues not generating costs of compliance by the general aviation, with the purpose of benefiting the regulated involved.

Palabras Clave:

ELT