

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



ACUSE

Oficio No. COFEME/18/3350

**Asunto:** Dictamen Total Final respecto del anteproyecto denominado "Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del 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."

Ref. 10/0038/101117

Ciudad de México, 29 de agosto de 2018

MAP. Rodrigo Ramírez Reyes

Oficial Mayor

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Presente

Me refiero al anteproyecto denominado "Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del 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", y a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y recibidos en la entonces Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER)<sup>1</sup> a través del portal electrónico del AIR<sup>2</sup> (SIMIR) el 10 de noviembre de 2017.

Sobre el particular, la SCT indicó que la propuesta regulatoria es un instrumento que se deriva de una obligación establecida en alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo, u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal. Adicionalmente la Dependencia manifiesta que es un instrumento que presenta beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados, conforme a los señalado en los artículos Tercero, fracción

<sup>1</sup> Ahora Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER)

<sup>2</sup> <http://www.cofemersimir.gob.mx/>



II y V del "ACUERDO que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo" (Acuerdo), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de marzo de 2017.

Por otro lado, es importante señalar que, dada la naturaleza del anteproyecto regulatorio en cuestión, le es aplicable el artículo Octavo del Acuerdo, mismo que establece que los actos administrativos de carácter general que emita el Titular del Ejecutivo Federal, no les resultaran aplicables las disposiciones contenidas en el Acuerdo.

Asimismo, me refiero a la solicitud de Ampliaciones y Correcciones emitidas por la entonces COFEMER el 24 de noviembre de 2017 con número de oficio COFEME/17/6510 en el cual, a manera de resumen, se solicitó lo siguiente: (i) plantear los objetivos de forma clara y puntual, (ii) justificación de por qué la propuesta regulatoria es la mejor opción, (iii) determinar cada una de las obligaciones distintas a tramites de forma puntual, (iv) realizar las estimaciones de costos y beneficios correspondientes a la aplicación de la vigencia de licencias y la reducción de plazos de la expedición de la licencia, (v) realizar especificaciones en presentar las acciones y/o mecanismos con los que se dará cumplimiento a la propuesta y (vi) señalar puntualmente la información que solicitará a los permisionarios así como los indicadores que generara la SCT para evaluar el cumplimiento de la propuesta regulatoria.

En respuesta a la referida solicitud de Ampliaciones y Correcciones, la SCT envió, a través del SIMIR, un nuevo formulario del AIR el 15 de agosto de 2018, en el cual la Dependencia atendió las observaciones de la CONAMER<sup>3</sup>, instrumento al cual hace alusión el presente Dictamen.

En consecuencia, el anteproyecto referido y su AIR se sujetaron al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, y en específico al procedimiento establecido en el ACUERDO por el que se modifica el Anexo Único, Manual

<sup>3</sup> Decimo artículo transitorio de la Ley General de Mejora Regulatoria: "A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, la Comisión Federal de Mejora Regulatoria se denominará Comisión Nacional de Mejora Regulatoria."



# ACUSE

de la Manifestación de Impacto Regulatorio del diverso por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio publicado el 26 de agosto de 2010, publicado en el DOF el 16 de noviembre de 2012, así como en el artículo Séptimo y Octavo Transitorio de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), este órgano desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

## DICTAMEN TOTAL FINAL

### I. Consideraciones generales

Durante los años 50, se produjeron grandes avances tecnológicos en aviación, y parecía que la tecnología resolvería todos nuestros problemas. Posteriormente en los años 90 surge el concepto de accidente organizacional (modelo epidemiológico) y el ya famoso modelo de queso suizo de James Reason (James Reason. El error humano. Modus laborandi), y comenzamos a comprender el fallo catastrófico de un sistema como un fallo organizacional en su conjunto, en el que se ponen de manifiesto las fallas latentes o durmientes de las barreras de seguridad intrincadas en su diseño<sup>4</sup>.

Los sistemas de gestión de seguridad surgen de la necesidad de gestionar el riesgo de seguridad cuando los sistemas se encuentran en operación, lejos ya de su fase de diseño. El primer gran avance es reconocer que la seguridad operacional, al igual que las finanzas, la calidad, los riesgos laborales o los medioambientales, se puede gestionar<sup>5</sup>.

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) describe un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, o SMS, como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.<sup>6</sup>

En países como España, se ha publicado normativa para los siguientes proveedores de servicios y productos aeronáuticos tales como: (i) Los proveedores civiles de servicios de navegación aérea, incluidos de servicios meteorológicos para la navegación aérea, (ii) las organizaciones de mantenimiento de

<sup>4</sup> Fuente: [https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4126171/a\\_dea\\_rseg\\_01.pdf](https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4126171/a_dea_rseg_01.pdf)

<sup>5</sup> Fuente: idem

<sup>6</sup> [https://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/g\\_r\\_seguridad/sms/default.aspx](https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/g_r_seguridad/sms/default.aspx)

aeronaves aprobadas para realizar actividades de transporte aéreo comercial, (iii) los gestores de aeródromos civiles de uso público certificados o verificados, (iv) los operadores autorizados para realizar transporte aéreo comercial, (v) los operadores que realizan trabajos aéreos en particular operaciones especializadas, (vi) los operadores civiles de lucha contra incendios, búsqueda y salvamento, (vii) las organizaciones de entrenamiento aprobadas para la obtención de licencias de piloto privado, comercial, de transporte de línea aérea y con tripulación múltiple y las habilitaciones asociadas de clase, tipo o instrumental y (viii) el proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil<sup>7</sup>.

Considerando lo anterior es importante contar con esquemas que garanticen la seguridad operacional en México con el objetivo de establecer medidas de seguridad más robustas y con ello minimizar los riesgos de que se produzcan accidentes aéreos.

## II. Definición del problema y objetivos generales

Con base en la información presentada por la SCT respecto a los objetivos generales de la regulación, la CONAMER observó que se indicaron en el formulario los siguientes: (i) se desarrolla una reglamentación que permita garantizar la máxima seguridad operacional, (ii) se establecen medidas de seguridad para el empleo de técnicos extranjeros y (iii) disminuir la carga administrativa y el alto nivel de corrupción por parte de las autoridades en la aviación civil en general. Por lo que se puede concluir que el objetivo de la propuesta regulatoria es garantizar la máxima seguridad operativa en la aviación.

Por otro lado, referente a la problemática, la SCT señaló que: (i) México no cuenta con una reglamentación de seguridad operacional, (ii) la existencia de trámites complejos en la aviación en general y (iii) no se tiene la garantía de que los servicios de mantenimiento que se realizan en el extranjero se den de forma óptima.

Al respecto, la CONAMER considera que los objetivos planteados son coincidentes con la problemática expuesta por el regulador, presentados en el formulario del AIR, y atiende lo solicitado en las ampliaciones y correcciones por lo que se da por atendido este apartado.

<sup>7</sup> Fuente: [https://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/g\\_r\\_seguridad/sms/default.aspx](https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/g_r_seguridad/sms/default.aspx)

# ACUSE

### III. Identificación de posibles alternativas regulatorias

La SCT presentó, en el formulario del AIR, una alternativa para atender la situación planteada que corresponde a:

- *No emitir regulación alguna:* la SCT indicó en el formulario del AIR que no contar con directrices claras a los particulares acerca de las mejores prácticas internacionales en materia de Seguridad Operacional, que busque resolver situaciones de riesgo en el mantenimiento y operación de las aeronaves, así como de seguridad en cada uno de los aeropuertos para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, la cual permita disminuir la incertidumbre de riesgos pueden ser un factor que potencialice un incidente o accidente.

En este sentido, la Dependencia indica que la propuesta regulatoria es la mejor opción para atender la problemática dado que busca evitar contradicciones entre la Ley de Aviación Civil, la Ley de Aeropuertos y sus Reglamentos con lo cual se establece una obligación para posibilitar al legislador, la materialización de las reformas a la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos en 2015.

Al respecto, la CONAMER considera que la SCT justificó porque la propuesta regulatoria es la mejor opción para atender la problemática planteada con lo cual atiende la solicitud realizada en el oficio de ampliaciones y correcciones por lo que se da por atendido este apartado del AIR.

### IV. Impacto de la regulación

#### A. Análisis de cargas administrativas

La SCT en este apartado identificó, si la emisión del instrumento regulatorio crea, modifica o elimina trámites federales, generando posibles cargas administrativas, en específico la Dependencia señaló la modificación de cuatro trámites y la creación de uno, a saber:





Tabla 1. Cargas administrativas.

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
Modifica	Obligación	Autorización para empleo de técnicos extranjeros, como asesores o instructores de personal técnico aeronáutico.	Personal Técnico Aeronáutico	<p>1. Escrito libre, deberá incluir lo señalado en el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. (Original) a) El nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal. b) Domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas. c) La petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición. d) El órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. e) El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital. f) El promovente deberá adjuntar a su escrito los documentos que acrediten su personalidad, así como los que en cada caso sean requeridos en los ordenamientos respectivos.</p> <p>2. Documento que acredite la certificación de la Autoridad de</p>	<p>El trámite cuya homoclave asignada es SCT-02-057, se modifica en función de lo establecido en el artículo 93 del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de la ley de Aviación Civil, así como lo señalado en el artículo 18 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico. La nueva regulación establece que la Secretaría puede otorgar una autorización para el empleo de técnicos extranjeros como asesores o instructores del personal técnico aeronáutico, con la reforma se actualiza el tiempo de resolución ya que se otorgará una autorización y no así un permiso como actualmente lo señala el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como el Reglamento para la expedición de</p>

*Ja*



ACUSE

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
				Aviación Civil correspondiente. (Original y copia)	permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico
Modifica	Beneficio	Expedición de licencias para el personal técnico aeronáutico	Personal Técnico Aeronáutico	1. Escrito libre que contenga: Original y copia a) El nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal. La fecha de constitución, si es persona moral. El nombre completo del solicitante, si es persona física. b) Domicilio en territorio nacional para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas. c) La petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición. d) El órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. e) El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital. f) El promovente deberá adjuntar a su escrito los documentos que acrediten su personalidad, así como los que en cada caso sean requeridos en	De conformidad con el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, la vigencia de la licencia para el personal técnico aeronáutico, será de tres años, con la reforma del presente anteproyecto, se busca armonizar la vigencia de las licencias, dicha armonización se contempla en el artículo 39 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico, que forma parte del proyecto que se somete a consideración. En este contexto, el trámite SCT-02-146 en todas sus modalidades se ve afectado en cuanto a la vigencia, ya que anteriormente se establecía una vigencia de veinticuatro meses.

*Ja*

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
				<p>los ordenamientos respectivos.</p> <p>2. Presentar todos los requisitos señalados en el artículo 38 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico.</p>	
Modifica	Beneficio	Revalidaciones de licencias y certificados de capacidad para el personal técnico aeronáutico	Personal Técnico Aeronáutico	<p>1. Escrito libre que contenga: Original y copia a) El nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal. La fecha de constitución, si es persona moral. El nombre completo del solicitante, si es persona física. b) Domicilio en territorio nacional para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlos. c) La petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición. d) El órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. e) El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital. f) El promovente deberá adjuntar a su escrito los</p>	<p>De conformidad con el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, la vigencia de la licencia para el personal técnico aeronáutico, será de tres años, con la reforma del presente anteproyecto, se busca armonizar la vigencia de la revalidación de las licencias, dicha armonización se contempla en el artículo 42 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico, que forma parte del proyecto que se somete a consideración. En este contexto, el trámite SCT-02-158 en todas sus modalidades se ve afectado en cuanto a la vigencia, en</p>

*ga*



# ACUSE

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
				<p>documentos que acrediten su personalidad, así como los que en cada caso sean requeridos en los ordenamientos respectivos.</p> <p>2. Constancia de aptitud psicofísica. Copia Constancia de aptitud psicofísica vigente en la cual se establezca que el interesado es apto para llevar a cabo las actividades inherentes al tipo de licencia que pretende revalidar, expedida dentro del plazo establecido en el artículo 22 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte. 3. Licencia a revalidar. Original y copia 4. Certificado de instrucción de los cursos sobre factores humanos que correspondan, tales como CFIT, ALAR y CRM, según sea el caso, mismos que deberán ser tomados alternadamente una vez al año contado a partir del término del último adiestramiento. Original y copia 5. Bitácora de vuelo. Original y copia Tener registradas y certificadas por la autoridad aeronáutica, en su bitácora de vuelo, un mínimo de tres horas en los últimos dos meses del</p>	<p>función de la revalidación de la licencia, que está sujeta a la misma vigencia que la expedición.</p>

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
				<p>periodo de vigencia de su licencia 6. Documento en el que acredite que por lo menos una vez al año contado a partir del término del último adiestramiento, ha practicado los procedimientos anormales y de emergencia que señale el manual de vuelo de la aeronave que tripule, bajo la supervisión de un instructor autorizado, quien asentará la constancia de la realización de dichas prácticas (en simulador o en la aeronave) en la bitácora de vuelo del solicitante. Original y Copia 7.</p> <p>Pagos de derechos correspondientes a la revalidación de la licencia.</p> <p>Original</p>	
Modifica	Obligación	Autorización previa para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de aeronaves, motores, hélices y sus componentes en talleres	Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos	<p>1. Escrito libre, deberá incluir lo señalado en el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. (Original y copia) a) El nombre, denominación o razón social de quien o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal. b) Domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas. c) La</p>	<p>El trámite con homoclave SCT-02-040 se modifica en función de la fracción IV del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, ya que dicha fracción establece que el mantenimiento, modificación, inspección y reparación de sus aeronaves, motores, hélices y sus componentes, podrá</p>

*ga*

# ACUSE

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
		situados en el extranjero		<p>petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición. d) El órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. e) El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital. f) El promovente deberá adjuntar a su escrito los documentos que acrediten su personalidad, así como los que en cada caso sean requeridos en los ordenamientos respectivos.</p> <p>2. Formato IA-50/94-A. (Original) Apéndice A Normativo de la NORMA Oficial Mexicana nom-043/1-sct3- 2001 que regula el servicio de mantenimiento y/o reparación de aeronaves y sus componentes en el extranjero. 3. Última hoja del libro de bitácora de la aeronave. (Copia)</p>	<p>realizarse en un taller en el extranjero, siempre y cuando este taller este aprobado por la autoridad aeronáutica de sus país y convalidado por esta Secretaría. El trámite se modifica en relación con los plazos de presentación, en lo siguientes supuestos:</p> <p>-Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos deberán notificar a la autoridad mexicana, dentro de los quince días naturales después de su llegada a México, los trabajos realizados en el extranjero para que esté en condiciones de evaluar y, en su caso, aceptar la aeronavegabilidad de la aeronave. -El concesionario, permisionario u operador aéreo deberá contar con la aprobación previa de la Secretaría para realizar los trabajos antes mencionados, en el supuesto de que el taller</p>



Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
					aeronáutico no esté validado por la Secretaría y sólo se encuentre aprobado por la Autoridad Aeronáutica del país donde está ubicado. - Cuando se presente de manera imprevista una falla o un desperfecto a una aeronave mexicana operando en el extranjero, que afecte su aeronavegabilidad y que con el objeto de continuar el vuelo ésta sea reparada en un taller aprobado por la autoridad aeronáutica del país en que ocurra y que no esté validado por la Secretaría, el concesionario, permisionario u operador aéreo deberá notificar a la autoridad aeronáutica dentro de los quince días naturales posteriores de su llegada a México los trabajos que se hayan efectuado para recuperar su aeronavegabilidad.
Crea	Beneficio	Expedición del Certificado del Sistema de	Proveedores de servicio	1. Escrito libre, deberá incluir lo señalado en el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento	Derivado del presente anteproyecto, y tal como lo refiere el artículo 208

*ya*

# ACUSE

Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
		Gestión de la Seguridad Operacional		<p>Administrativo. (Original y copia) a) Lugar y fecha de su emisión; b) Titular a quien se dirige; c) El nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal; d) Domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas; e) La petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición; f) El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital. 2. Documentos que acrediten la personalidad del promovente. (Original o copia certificada) Persona física: Identificación oficial con fotografía (credencial para votar, pasaporte, cartilla militar liberada, cédula profesional). Persona moral: Escritura constitutiva y sus modificaciones, inscritas en el Registro Público de Comercio. 3. Documentos que acrediten la representación. (Original o</p>	segundo párrafo del Decreto en referencia, y conforme lo establecido en el artículo 69-B de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se crea un trámite al momento de que el regulado a solicitud de parte y una vez aprobadas sus cuatro fases, solicite a la Secretaría la expedición del Certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.



Acción	Tipo	Nombre	Población que impacta	Requisitos	Justificación
				copia certificada) La representación de las personas físicas o morales deberá acreditarse mediante instrumento público, y en el caso de personas físicas, también mediante carta poder firmada ante dos testigos y ratificadas las firmas del otorgante y testigos ante fedatario público. Además de presentar una identificación oficial con fotografía (copia) del representante o apoderado legal (credencial para votar, pasaporte, cartilla militar liberada, cédula profesional).	

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

Con base en lo anteriormente expuesto, se observa que la SCT atiende lo referente al artículo 69-M de la LFPA en el cual se establecen la información que deben incluir los tramites que estén o se pretenda inscribir en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), con lo cual se da por atendido este apartado del formulario del AIR.

De igual forma se indica que deberán notificar a la CONAMER cualquier modificación a la información inscrita en el RFTS, dentro de los diez días hábiles siguientes a que entre en vigor la propuesta regulatoria.

B. Análisis de acciones regulatorias

Respecto al presente apartado en el formulario del AIR, la SCT mencionó las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites, señalando lo siguiente:

*ga*

# ACUSE

Tabla 2. Disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a trámites.

Disposiciones en la materia	Artículos aplicables
Establecen obligaciones.	Reglamento de la Ley de Aviación Civil: 189, 205, 207, 209, Reglamento de la Ley de Aeropuertos: 134
Condicionan un beneficio.	Reglamento de la Ley de Aviación Civil: 199, 200, Reglamento de la Ley de Aeropuerto: 54, Reglamento para la expedición de permiso, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico: 20
Otras.	Reglamento de la Ley de Aviación Civil: 160, fracción I

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

En virtud de lo anterior, se considera que la SCT atiende las observaciones vertidas por la CONAMER, debido a que se identificaron y justificaron todas las acciones regulatorias contenidas en la propuesta regulatoria.

### C. Análisis costo-beneficio

Para atender la sección relativa al análisis costo-beneficio del formulario del AIR, la SCT incluyó dos documentos: "COSTO BENEFICIO MIR 44152 070818.XLSX y MEMORIA DE CALCULO MIR DECRETO MOD. REGLAMENTOS\_V2.DOCX", mediante el cual planteó lo siguiente:

- De los costos

De acuerdo a la información presentada por la SCT, presentó los siguientes datos:

Tabla 3: Licencias expedidas de personal de vuelo y tierra

Licencias expedidas	CADA 2 AÑOS			CADA 3 AÑOS		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vuelo	11,227	11,710	12,765	11,300	8,673	7,244
Tierra	8,029	8,200	8,752	8,608	8,939	2,770
Total	19,256	19,910	21,517	19,908	17,612	10,014

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

En relación con la tabla anterior, la SCT estimó el promedio de licencias expedidas por periodo:

Tabla 4: Licencias expedidas promedio de persona de vuelo y tierra

Promedio de licencias expedidas	Periodo 1: 2012-2014	Periodo 2: 2012-2014
Vuelo	11,901	9,072
Tierra	8,327	6,772

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

En seguimiento, la SCT estimó el costo anual por la expedición de licencias así como el ahorro anual:

Tabla 5. Costo anual y ahorro de licencias para personal de vuelo y tierra

Licencia	Costo de Expedición de Licencias	Costo anual (2 años)	Costo anual (3 años)	Ahorro Anual
Vuelo	\$1,422.14	\$711.07	\$474.05	\$237.02
Tierra	\$1,066.56	\$533.28	\$355.52	\$177.76

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

Derivado de lo anterior, los costos de la propuesta regulatoria son por concepto del ahorro anual de expedir la licencia para el personal de vuelo y para el personal de tierra por un periodo de 3 años:

Tabla 6. Costo de la regulación

Licencia	Ahorro anual (tabla 5) por número de licencia promedio del periodo 2
Vuelo	\$2,150,354.69
Tierra	\$1,203,849.97
Total	\$3,354,204.66

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

Finalmente del análisis antes presentado por la SCT, se obtiene que el costo total de la regulación se estima en \$3,354,204.66 de pesos mexicanos.

- De los beneficios

Para el análisis de los beneficios de la regulación, la SCT indicó que del aumento en un año de la vigencia de la licencia tanto para el personal de vuelo como de tierra estimaron los siguientes beneficios:

# ACUSE

Tabla 7. Beneficios de la regulación

Licencia	Beneficios de la Regulación
Vuelo	\$4,300,709.38
Tierra	\$2,407,699.95
Total	\$6,708,409.32

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

De lo anterior se obtiene beneficios por \$6,708,409.32 pesos mexicanos aumentar un año la vigencia de la licencia.

- De la justificación que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos

De los apartados anteriores se obtiene que:

*Costo de la regulación: \$3,354,204.66 de pesos mexicanos*

*Beneficio de la regulación: \$6,708,409.32 de pesos mexicanos*

Por lo que, la CONAMER, de acuerdo a la información presentada observa que el beneficio de emitir la regulación podría ser mayor a los costos de cumplimiento que implica la propuesta regulatoria.

## V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En lo que respecta a este apartado, la SCT mencionó que la forma y mecanismos, que utilizará para la implementación de la presente propuesta regulatoria, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se adecuarán los trámites correspondientes para su correcta aplicación (Autorización para empleo de técnicos extranjeros, como asesores o instructores de personal técnico aeronáutico; Autorización previa para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de aeronaves, motores, hélices y sus componentes en talleres situados en el extranjero; Expedición de licencias para el personal técnico aeronáutico; Revalidaciones de licencias y certificados de capacidad para el personal técnico aeronáutico y Expedición del Certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional).

Por lo anteriormente presentado por la SCT, la CONAMER considera este apartado como atendido.

## VI. Evaluación de la propuesta

Con base a la información presentada por la Dependencia, la forma y los medios a través de los cuales se evaluará la propuesta, será mediante el siguiente indicador:

Tabla 8. Indicador de cumplimiento

Nombre del indicador	Unidad de medida	Definición del indicador	Objetivo del indicador	Información que solicitará a los permisionarios	Método de cálculo:
Verificaciones Técnico Administrativas a empresas aéreas, servicios aéreos especializados y centros de capacitación	Número de Verificaciones Técnico Administrativas	Identificar el porcentaje de cumplimiento en la realización de verificaciones practicadas Concesionarios y Permisarios del Transporte Aéreo de Servicio al Público, Centros de Adiestramiento y/o Capacitación, Servicios Aéreos Especializados, Talleres Aeronáuticos y Oficinas de Despacho para dictaminar que las mismas funcionan bajo la normatividad aplicable y estándares de seguridad en las operaciones	Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas	Acta Administrativa Circunstanciada Relativa a la Verificación Técnico Administrativa	(Verificaciones realizadas / el Total de Verificaciones Programadas) X 100

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

Por lo anteriormente expuesto la CONAMER considera este apartado como atendido.

#### VII. Consulta Pública

La SCT en el apartado correspondiente de la consulta pública, no mencionó ningún mecanismo por el cual los particulares interesados sobre el contenido del anteproyecto se manifestaran dado que, la elaboración del anteproyecto se realizó internamente con personal de la SCT.

Por otra parte se informa a la SCT que, desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, éste se hizo público a través del portal de Internet de la CONAMER, en cumplimiento con lo dispuesto en



# ACUSE

el artículo 69-K de la LFPA, y que a la fecha de emisión del presente Dictamen Total Final, no se recibió comentarios de particulares interesados; en ese sentido, la CONAMER da por atendido el apartado.

Por lo que la SCT puede continuar con las formalidades correspondientes ante la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal (CJEF), conforme al procedimiento establecido en el ACUERDO por el que se emiten los Lineamientos para la elaboración, revisión y trámite de Reglamentos del Ejecutivo Federal, publicado en el DOF el 2 de diciembre de 2004.

La presente valoración se emite sin perjuicio de la opinión que, en su caso, emita la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, por tratarse de un anteproyecto que se someterá a consideración del Titular del Ejecutivo Federal.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 27, fracción IV, artículos Séptimo Transitorio y Décimo Transitorio de la LGMR, artículo 7, fracción IV; así como los artículos 9, fracción XI, XXXVIII y penúltimo párrafo y 10 fracción VI; del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*; además del Artículo Primero, y Segundo, fracción I y III del *Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican*, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente,

Mtra. Gabriela Pérez Guadián

Directora de Área

