

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO

12 SEP 20 12:05



UNIDAD DE  
DOCUMENTACIÓN EN TÍTULOS  
SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Oficio No. COFEME/12/2777

Asunto: Se emite Dictamen Total sobre el anteproyecto denominado **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento.**

México, D.F., a 18 de septiembre de 2012

**LIC. VÍCTOR MANUEL LAMOYI BOCANEGRA**  
Oficial Mayor  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
**Presente**

Hago referencia al anteproyecto **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio de impacto moderado (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de Internet de la MIR<sup>1</sup>, el 4 de septiembre de 2012.

Recibido el anteproyecto y la MIR correspondiente, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría, con el objeto de determinar si el anteproyecto de mérito se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de febrero de 2007.

Con base en el análisis mencionado, este Órgano Desconcentrado observa que en el anteproyecto la SCT invoca los supuestos previstos en las fracciones II, III, y V del artículo 3, del ACR, los que establecen que se podrá emitir o promover una regulación o formalizar la misma, cuando se demuestre que ésta se sitúa en los supuestos siguientes:

[...]

*II. Que con la emisión de la regulación, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal;*

*III. Que con la regulación se atiendan compromisos internacionales;*

[...]

<sup>1</sup> [www.cofemermir.gob.mx](http://www.cofemermir.gob.mx)

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



V. Que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares,

[...]"

En seguimiento a lo anterior, esa Dependencia justifica los supuestos para emitir regulación señalando lo siguiente:

- Relativo a la fracción II del artículo 3 del ACR, esa Secretaría señala como fundamento de la emisión de la regulación los siguientes artículos:

*"36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 43, 45, 47 fracciones I, II, III y IV, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6 fracciones I, III y último párrafo, 7 fracciones I, V y VI, 7 Bis fracciones IV y VII, 17 y 32 de la Ley de Aviación Civil; 28, 33 y 81 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 135, 136, 137 y 138 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 2 fracciones III y XVI, 6 fracción XIII y 21 fracciones XXVI y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". (Énfasis añadido)*

En particular, el artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), en las fracciones I, III y XVI, señala lo siguiente:

*"ARTÍCULO 40.- Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer:*

*I. Las características y/o especificaciones que deban reunir los productos y procesos cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general y laboral, o para la preservación de recursos naturales;*

[...]

*III. Las características y/o especificaciones que deban reunir los servicios cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal o el medio ambiente general y laboral o cuando se trate de la prestación de servicios de forma generalizada para el consumidor;*

[...]

*XVI. Las características y/o especificaciones que deban reunir los aparatos, redes y sistemas de comunicación, así como vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios;"*

Igualmente, el artículo 17 de la Ley de Aviación Civil (LAC), a la letra indica:

*"Artículo 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros. Los servicios deberán prestarse de manera*

- Página 2 de 24 -

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



*permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio."*

Asimismo, el artículo 135 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil (RLAC) señala:

*"Artículo 135. El concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:*

- I. Conservar en estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección y reparación conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes, así como de contar con un taller aeronáutico propio o contratado, cuyos servicios se presten de conformidad con lo establecido en el artículo 139 de este Reglamento;*
  - II. Cerciorarse de que el mantenimiento de las aeronaves se efectúen con sujeción a lo previsto en los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;*
  - III. Elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento y de procedimientos del taller aeronáutico de su propiedad, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en sus trabajos, observará lo dispuesto en la sección segunda de este capítulo, y*
  - IV. Contar con la autorización previa de la Secretaría para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de sus aeronaves, motores, hélices y sus componentes, en los talleres autorizados por la autoridad aeronáutica del país donde esté ubicado el taller aeronáutico de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes."*
- Respecto de la fracción III del artículo 3 del ACR, la SCT proporcionó la siguiente justificación:

*"En noviembre de 1944, México firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y celebrado por el Presidente de la República Mexicana con aprobación del Senado, promulgado mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, establece que los países contratantes del mismo se comprometen a adoptar las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales denominados Anexos a dicho Convenio, teniendo como finalidad sentar las bases que en adelante regirán la aviación civil a nivel mundial. Conforme a las normas y métodos recomendados por la OACI (Anexo 1), de la cual México forma parte, se ha manifestado el acuerdo de nuestro país para el establecimiento del contenido del Manual General de Mantenimiento. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, fracción III del Acuerdo de Calidad Regulatoria, las dependencias podrán emitir o promover la emisión de regulación cuando demuestren que el Proyecto respectivo pretenda atender un compromiso internacional."*

## COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

### COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- Respecto de la fracción V del artículo 3 del ACR, esa Secretaría presentó un análisis costo-beneficio de la implementación de la regulación para el cual esta COFEMER presenta en la sección IV, inciso C) del presente documento algunas consideraciones.
- Aunado a lo anterior, esta Comisión encontró que el Programa Nacional de Normalización 2012, prevé en el apartado del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo, en particular en la fracción I, referente a los temas a ser iniciados y desarrollados como normas, la emisión de la norma que se analiza, señalando lo siguiente:

*Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT3-2011, Establecer el contenido del manual general de mantenimiento.*

*Objetivo: Emitir la Norma Oficial Mexicana que establezca el contenido del manual general de mantenimiento.*

*Justificación: El establecer el contenido del manual general de mantenimiento, así como los programas de mantenimiento de las aeronaves, los procedimientos de trabajo y conocimientos necesarios para realizar los trabajos de mantenimiento, entre otros, beneficia en gran medida la seguridad de las aeronaves, su operación y por consiguiente la seguridad de las personas. Asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional ha modificado las actuales normas y métodos recomendados en esta materia, por lo cual se propone realizar la emisión de la Norma Oficial Mexicana, a fin de requerir su aplicación a los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo y con esto, puedan contar con un manual general de mantenimiento acorde a los requerimientos internacionales.*

*Fundamento legal: Con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 1, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 45, 47 fracción I y IV, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6 fracción III y párrafo final, 7 fracciones I, V y VI, 7 bis fracciones IV y VII, 17, 32, 35 y 79 de la Ley de Aviación Civil; 135 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracción XIII y 18 fracciones XV y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Artículo 3 fracciones II y III del Acuerdo de Calidad Regulatoria y demás disposiciones legales aplicables.*

*Fechas estimadas de inicio y terminación: 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2012.*

*Año en que se inscribió por primera vez: 30 de noviembre de 2005.*

Por lo anteriormente expuesto, en opinión de este Órgano Desconcentrado, con la implementación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT3-2011, que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento, esa Dependencia atiende un compromiso internacional cumpliendo con lo establecido en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como con la obligación establecida en los artículos 35 de la LAC, 135 del RLAC y el artículo 40 de la LFMN.

## COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

### COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

SE

Por consiguiente, el anteproyecto y su MIR quedan sujetos al proceso de Mejora Regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) y, de conformidad con los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de la LFPA, y en específico al Procedimiento de la MIR de impacto moderado establecido en el Anexo único del *ACUERDO por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio* denominado Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, que fue publicado en el DOF el 26 de julio de 2010; esta COFEMER emite el siguiente:

#### Dictamen Total

##### **I. Consideraciones Generales**

La industria del transporte aéreo desempeña un papel importante en la actividad económica mundial y sigue siendo uno de los sectores más dinámicos de la economía. El sistema de aviación en el mundo desempeña una función única como facilitador de la movilidad y el desarrollo sociales y como piedra angular del crecimiento económico a nivel mundial, regional y local. Uno de los elementos claves para mantener la vitalidad de la aviación civil consiste en garantizar condiciones de seguridad, eficiencia y condiciones de sustentabilidad ambiental.

De acuerdo con la teoría económica una de las características de todos los medios de transporte es la existencia de la asimetría de información entre los usuarios de los servicios y las empresas proveedoras, en relación a los gastos realizados en mantenimiento y supervisión de los medios de transporte. Una de las variables que pueden incentivar a las empresas a que realicen el mantenimiento y supervisión adecuados es la reputación; sin embargo, en aquellos casos en que los incentivos derivados de los mecanismos de reputación no sean suficientes para llevar a las empresas a realizar los niveles óptimos de supervisión en sus unidades, se dan situaciones en que es deseable la intervención de un regulador externo que imponga obligaciones específicas en materia de seguridad.<sup>2</sup>

El marco normativo del sector establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deben adoptar las medidas necesarias para garantizar condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros. Asimismo, la normatividad en la materia señala que la navegación en el espacio aéreo sobre el territorio nacional se rige, además de lo provisto por la Ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América en 1944, en cuyo Anexo 6, Partes I, II y III se establece la elaboración y uso del manual de control de mantenimiento; así como que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos deberán elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento.

<sup>2</sup> De Rus, G., Campos, J. y Nombela, G. Economía del transporte, Antoni Bosch (ed.), Barcelona, 2003.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Por lo anterior, al disponer de una norma que establezca el contenido del manual general de mantenimiento se beneficia la seguridad de las aeronaves, de su operación y, con ello, a la seguridad de las personas, evitando ocasionarles daños irreparables o irreversibles, ya que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos del transporte aéreo cuentan con una referencia para integrar el contenido de dicho manual, donde se establecen las instrucciones, procedimientos e información general relacionada con las políticas de seguridad de la empresa y el modelo de la(s) aeronave(s) necesaria(s) para permitir al personal del área de operaciones cumplir con sus tareas y responsabilidades con un alto grado de seguridad, para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Finalmente, siendo México Estado miembro de la OACI y derivado de que las actuales normas y métodos recomendados en la materia por la OACI han sido modificados, la SCT presentó ante la COFEMER el Proyecto de Norma Oficial Mexicana que establece y actualiza el contenido del Manual General de Mantenimiento, proyecto que fue publicado en el DOF el 26 de julio de 2012 para comentarios de particulares, y que se analiza en el presente Dictamen Total.

**II. Objetivos Regulatorios y Problemática**

En archivo anexo a la MIR, la SCT indica que de enero de 2005 a febrero de 2012 se han registrado en nuestro país, 57 eventos, entre incidentes y accidentes; de los cuales el 5% ha sido clasificado como incidente y el 95% restante como accidente.

En la información relativa a los accidentes, la SCT los clasifica en "non fatal" y "fatal"; igualmente, se observa que del total de accidentes el 17% se ha clasificado como "non fatal", mientras que el 83% de éstos han sido clasificados como fatales. Asimismo, de los registros de la SCT se puede obtener que en promedio, se han presentado al año ocho eventos (incidentes y accidentes) y que el 2008 fue el año con mayor registro de eventos, catorce.

Asimismo, esa Secretaría refiere que la falta de la regulación se traduce en un riesgo para las aeronaves, ya que al no contar con una guía homogénea que incluya los requisitos y procedimientos correspondientes a su mantenimiento, los particulares podrían implementar procedimientos que no tengan estándares adecuados en seguridad y calidad lo que, a su vez, pone en peligro la prestación de los servicios de transporte aéreo.

Por lo anterior, la SCT manifiesta que la emisión de la regulación propuesta tiene como objetivo establecer y homologar el contenido del Manual General de Mantenimiento, en donde se establecen los procedimientos, políticas, registro, programas y controles que se deben aplicar en cuestiones de mantenimiento de aeronaves; ello, a fin de coadyuvar a garantizar la seguridad, calidad y eficiencia de cada uno de los vuelos efectuados.

Finalmente, esa Secretaría indica como problemas que podrían presentarse al no contar con esta normatividad, los siguientes:

- Aplicación de criterios personales no acordes al mantenimiento del concesionario, permisionario y operador aéreo.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- Discrecionalidad en la interpretación y aplicación de las disposiciones establecidas en la Legislación, Reglamentación y Normatividad vigente.
- Inexistencia de políticas y procedimientos propios para el empleo y/o contratación de personal calificado en el área de mantenimiento.
- Aplicación inadecuada del mantenimiento a las aeronaves, equipos e instalaciones.
- Utilización de partes, de materiales y de componentes que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y/o que no sean de uso aeronáutico, por no contar con políticas y procedimientos para su aceptación, identificación y almacenaje.
- Capacitación y/o adiestramiento inadecuado del personal de mantenimiento que garantice el conocimiento y utilización de equipos e información técnica.
- Inexistencia de un adecuado programa de mantenimiento e inspección.
- Duplicidad en las funciones.

**III. Alternativas a la regulación**

La SCT identificó en la MIR las siguientes alternativas a la regulación:

***Esquemas de autorregulación***

*Esta alternativa no es viable debido a que la industria aérea tendría diferentes enfoques que no permitirían al Estado establecer los niveles óptimos de Seguridad dentro del mantenimiento a las aeronaves no se reduciría la tendencia creciente en los costos asociados a la siniestralidad en las aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, así como errores dentro de los procedimientos de mantenimiento. es decir, dicha tendencia no podrá ser revertida o mitigada al carecer de la intervención regulatoria que permita garantizar los niveles de seguridad dentro del mantenimiento de las aeronaves en la aviación civil, planteada a través del presente proyecto, que establece el contenido del manual general de mantenimiento.*

***No emitir regulación alguna***

*El no emitir esta regulación sobre el tema propuesto, no permitiría contar con directrices claras a los particulares sobre las mejores prácticas internacionales actuales en materia de mantenimiento y sus procedimientos, ya que el manual contiene los lineamientos que se deben seguir en materia de mantenimiento, seguridad, mejores prácticas y el registro de toda actividad realizada conforme al manual general de mantenimiento. Asimismo, el no contar con la regulación no permitiría contar con un control estandarizado del mantenimiento y verificar las actividades que realizan en cuestión de mantenimiento a las aeronaves de los concesionarios, permisionarios u operadores.*

***Otras***

*No existen alternativas al anteproyecto.*

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Sobre el particular, en opinión de esta Comisión, la propuesta regulatoria referente al establecimiento del contenido del Manual General de Mantenimiento, permite homologar y estandarizar los elementos y procedimientos mínimos que deben atender los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos a fin de garantizar el mantenimiento de las aeronaves y con ello reducir los riesgos que pueden provocar accidentes o incidentes. Lo anterior, resulta un mecanismo que reduce los problemas de asimetrías de información entre los usuarios y las empresas debido a que coadyuva a resolver el problema de riesgo moral planteado en las acciones no observables de las empresas relativas a la seguridad de las actividades de transporte<sup>3</sup>.

**IV. Impacto de la regulación**

A. Respecto de los trámites que se crean en el anteproyecto, esta COFEMER observa que la SCT identificó en la MIR la modificación de un trámite<sup>4</sup> denominado "Manual General de Mantenimiento" y la creación de un trámite denominado "Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil".

**1. Respecto de los trámites identificados en la MIR:**

- **Del trámite denominado Manual General de Mantenimiento.**

Al respecto, esa Secretaría refirió en la MIR lo siguiente:

Modifica		
<b>Nombre del trámite</b> MANUAL GENERAL DE MANTENIMIENTO	<b>Tipo</b> Indeterminada	<b>Vigencia</b> Indeterminada
<b>Medio de presentación</b> Escrito libre	<b>Ficta</b> Negativa	<b>Plazo</b> Esta acción regulatoria establece que el tiempo de respuesta: Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada. Si al término del plazo máximo de respuesta, la Autoridad no ha respondido, se entiende que la solicitud fue resuelta en sentido negativo al promovente. Fundamento jurídico: Artículo 17, Ley Federal de Procedimiento Administrativo. La

<sup>3</sup> *Ibidem.*

<sup>4</sup> En el argot federal, por trámite "se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado. Artículo 69-B, tercer párrafo. Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



		<p>Autoridad cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promotor de la información solicitada y el estado de la solicitud. Esto último con la finalidad de cumplir en tiempo y forma con los trámites solicitados.</p>
<p><b>Requisitos</b> Requisitos: Esta acción regulatoria establece que las solicitudes para la autorización del Manual General de Mantenimiento y/o Programa de Contabilidad deben preparar y presentar ante la Dirección de Aviación, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la solicitud en escrito libre indicando el nombre, denominación o razón social de quien o quienes promuevan, en su caso de su representante legal, domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas facultadas para recibirlas, la petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición, el órgano administrativo a que se dirige, lugar y fecha de su emisión. El escrito debe estar firmado por el interesado o su representante legal, en caso de que estos no puedan o no puedan firmar, caso en el cual se debe imprimir su huella digital. Con el mencionado escrito se debe adjuntar la documentación que se emite a continuación, y manifestar a la Autoridad Aeronáutica su disposición para ser evaluado dentro de lo previsto en esta Norma Oficial Mexicana: a) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 copia certificada). b) Un original en forma electrónica del Manual General de Mantenimiento o, en su caso, de las enmiendas. Recibida la solicitud completa, la Autoridad Aeronáutica debe resolver la solicitud dentro del plazo que se establece en el numeral siguiente a efecto de que se realice la verificación y evaluación de la conformidad con el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Esto último con la finalidad de cumplir en tiempo y forma con los trámites solicitados.</p>		<p><b>Población a la que impacta</b> Emisionarios, concesionarios y operadores aéreos.</p>
<p><b>Justificación</b> Justificación: El no disponer de una norma que establezca el contenido del manual sobre los procedimientos técnicos de mantenimiento que aseguren la aeronavegabilidad de las aeronaves podría afectar y amenazar de manera inminente la seguridad de las aeronaves y de su operación, con ello a la seguridad de las personas ocasionando daños irreparables o irreversibles, ya que los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que apliquen del transporte aéreo no contarían con una referencia para integrar el contenido de dicho manual donde se establezcan las condiciones básicas necesarias bajo las cuales se dará servicio de mantenimiento a sus aeronaves, para uso y guía de su personal de mantenimiento así como para la prevención de accidentes (Anexo 2) e incidentes aéreos.</p>		

Sobre el particular, esta COFEMER presenta las siguientes consideraciones:

- (i) En el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS)<sup>5</sup> esta COFEMER identificó el trámite con homoclave **SCT-02-036** denominado **"Autorización de los manuales técnicos de operaciones, prevención de actos de interferencia ilícita, seguridad aérea, general de mantenimiento, procedimientos de taller, despacho, control de**

<sup>5</sup> <http://207.248.177.30/BuscadorTramites/BuscadorGeneralHomoclave.asp>

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



**producción, de vuelo y de mantenimiento**”, en específico en su modalidad A<sup>6</sup>, denominada “Autorización del Manual General de Mantenimiento”. En las ficha de este trámite, se observa como fundamento jurídico que da origen al trámite, la *NOM-006-SCT3-2001, que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento*. Por lo que a entender de esta Comisión, el trámite indicado en la MIR podría referirse al trámite SCT-02-036-A registrado en el RFTS.

En ese sentido, y en el entendido de que la propuesta regulatoria habrá de sustituir y cancelar la NOM-006-SCT3-2001, esta COFEMER considera recomendable que en caso de modificaciones a trámites que ya han sido inscritos en el RFTS, esa Secretaría precise la homoclave, el nombre y la modalidad de cada uno de los trámites que se pretenden modificar. Lo anterior, con la finalidad de que en la MIR del anteproyecto sean claras y transparentes las modificaciones e implicaciones que conllevará la emisión de la regulación.

- (ii) **Del tipo de Trámite.** Esta Comisión observa que esa Secretaría colocó como tipo de trámite, el término “indeterminado”. Al respecto, se recomienda que para próximos anteproyectos esa Secretaría elija su respuesta apegada a la tipología de trámites con los que cuenta esta Comisión, es decir, trámites de Conservación, Consulta, Obligación, Beneficio o Servicio, o en su caso de Procedimiento. Para mayor referencia se recomienda revisar la siguiente dirección electrónica:  
<http://www.cofemer.gob.mx/contenido.aspx?contenido=106>
- (iii) **Del Plazo de Respuesta.** El numeral 9.7 del anteproyecto, señala que la Autoridad Aeronáutica tendrá tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada para resolver al respecto. Sobre el particular, en opinión de esta Comisión, sería oportuno, en la medida de lo posible, establecer plazos menores de respuesta por parte de la Autoridad, a efecto de agilizar las actividades económicas en nuestro país y en este caso en particular, permitir el oportuno inicio de operaciones de cualquier aeronave. Así las cosas, se insta a esa Secretaría a valorar la conveniencia de reducir el plazo de respuesta establecido en la propuesta regulatoria.
- (iv) **Del plazo para subsanar omisiones.** Asimismo, esta COFEMER observa que en el numeral 9.7 del anteproyecto se prevé un plazo de prevención de 30 días naturales, es decir, que la Autoridad contará con este tiempo para solicitar al particular información faltante, sin embargo esa Secretaría es omisa en la inclusión de un plazo para subsanar omisiones, es decir, del plazo que tendrán los particulares para entregar la información faltante a la Autoridad. Por lo anterior, sería recomendable que la SCT previera en el anteproyecto el plazo que tendrán los particulares para subsanar las omisiones que, en su caso, le prevenga la Autoridad Aeronáutica.

<sup>6</sup> Ver ficha de trámite en la dirección electrónica:

[http://207.248.177.30/rfts/formulario/tramite.asp?coNodes=1777444&num\\_modalidad=1&epe=0&nv=0](http://207.248.177.30/rfts/formulario/tramite.asp?coNodes=1777444&num_modalidad=1&epe=0&nv=0)

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- (v) **De la Vigencia.** Esa Secretaría identifica en la MIR que la vigencia de la autorización del Manual General de Mantenimiento es indeterminada. Al respecto, esta Comisión considera oportuno que esa SCT especifique la vigencia del trámite en el cuerpo del anteproyecto. Igualmente, sería oportuno que esa Secretaría describa que entiende por indeterminada.

**- Del trámite de Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil.**

Al respecto, esa Secretaría refirió en la MIR lo siguiente:

<b>Cross</b>		
<b>Nombre del trámite</b> Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil.	<b>Tipo</b> Sujeta a la modalidad del trámite	<b>Vigencia</b> Sujeta a la modalidad del trámite
<b>Medio de presentación</b> Físico y/o Formato electrónico	<b>Ficte</b> Afirmativa	<b>Plezo</b> Sujeta a la modalidad del trámite
<b>Requisitos</b> Sujeta a las revisiones por parte de la Autoridad Aeronáutica.	<b>Población a la que impacta</b> Permisarios, concesionarios y operadores aéreos.	
<b>Justificación</b> Se establece que los concesionarios, permisionarios, u operadores aéreos contener en el manual una descripción completa, del método de control del personal técnico aeronáutico y administrativo, para verificar que cuenta con licencia de personal técnico en mantenimiento vigente como se requiera, para realizar los trabajos de mantenimiento, así como verificar que éstos se realicen de conformidad con lo dicho control debe ser accesible a la Autoridad Aeronáutica cada vez que la misma lo requiera, contener en el manual una descripción completa del procedimiento o método correspondiente, mediante el cual se controla el (los) programa(s) de capacitación para el personal técnico de mantenimiento, indicando el nombre de los cursos, su descripción, frecuencia y duración, ya sean cursos iniciales o recurrentes, así como incluir lo relacionado a la capacitación en conocimiento y habilidad referente a factores humanos, de igual manera los registros de la capacitación proporcionada al personal técnico aeronáutico deben mantenerse vigentes y controlados, sin incluir estos en el Manual General de Mantenimiento, pero deben ser accesibles a la Autoridad Aeronáutica cada vez que la misma lo requiera, contener una relación de Manuales de Mantenimiento, de diagramas eléctricos, de pruebas no destructivas, entre otros, con que cuenta la empresa en su base y estación(es), con la cual se lleva a cabo el mantenimiento en las aeronaves, indicando si se cuenta con información impresa, electrónica, microfilmada u otro medio disponible, dicha relación debe ser vigente y accesible a la Autoridad Aeronáutica cada vez que la misma lo requiera, contener en el manual una descripción completa del procedimiento o método correspondiente, mediante el cual controla la relación vigente del equipo, herramienta, herramienta de precisión y de calibración y/o materiales con que cuenta la empresa para efectuar los trabajos de mantenimiento en línea, la cual se debe encontrar plenamente identificada.		

Este Órgano Desconcentrado observa que en distintos numerales de la NOM se establece que los particulares deberán mantener o conservar cierta documentación. De manera enunciativa, más no limitativa, esta COFEMER identifica la obligación de mantener y/o conservar documentos en los siguientes numerales: 4.2, 5.5.1, 5.8.1.14, 5.9.1, 5.9.2, 5.9.3, 5.9.4, 5.9.5, 5.9.6, 5.9.7, 5.12.1 y 5.14.4.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Sobre lo anterior, esta Comisión recomienda a esa SCT señalar la(s) disposición(es) del anteproyecto que fundamenta(n) el trámite de **“Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil”** que se indica en la MIR, asimismo, con el objeto de otorgar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, esta Comisión recomienda a esa Secretaría prever la existencia de modalidades, es decir, que en la medida de lo posible se definieran los casos o categorías en las que la SCT podría clasificar el trámite de conservación, con la finalidad de facilitar el acceso a la información específica que les aplica a los usuarios. En concreto, sería oportuno se identificaran, en su caso, las modalidades del trámite y para cada una de éstas se especificaran los documentos a conservar y su periodo de conservación, es decir el plazo en que los sujetos a la NOM deberán resguardar los documentos. Asimismo, esta Comisión reitera lo señalado en el análisis del trámite anterior, respecto del “tipo del trámite”.

**2. De los trámites no identificados en la MIR**

- a. Esta COFEMER observa que esa Secretaría no identificó en la MIR la creación del siguiente trámite, ello de conformidad con la definición establecida en el artículo 69-B, párrafo tercero de la LFPA:

**“5.14. Programa de Confiabilidad.**

[...]

**5.14.5. El programa de confiabilidad y sus enmiendas deben presentarse por separado del Manual General de Mantenimiento de conformidad con los numerales 5.15 y 9.4. de la presente Norma Oficial Mexicana.” (Énfasis añadido)**

Al respecto, esta COFEMER solicita a esa Secretaría que en su respuesta al presente Dictamen Total:

- Identifique y en su caso, incorpore al anteproyecto, para este trámite, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la LFPA, o en su defecto, justifique las razones por las que no lo considera un trámite federal.

Por elementos de trámite debe entenderse al menos los siguientes: (i) Nombre del trámite; (ii) Fundamentación jurídica; (iii) Medio de presentación del trámite mediante escrito libre o formato o puede realizarse de otra manera; (iv) El formato correspondiente, en su caso, y su fecha de publicación en el DOF; (v) Datos y documentos específicos que debe contener o se deben adjuntar al trámite; (vi) Plazo máximo que tiene la dependencia u organismo descentralizado para resolver el trámite, en su caso, y se aplica la afirmativa o negativa ficta; (vii) Monto de los derechos o aprovechamiento aplicables, en su caso, o la forma de determinar dicho monto; (viii) Vigencia de los permisos, licencias, autorizaciones, registros y demás resoluciones que se emitan; y (ix) Criterios de resolución del trámite, en su caso.

- Para dicho trámite, señale en qué momento el particular debe presentar a la Autoridad Aeronáutica la información requerida.

- Página 12 de 24 -

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- b. Asimismo, esta COFEMER observa que el anteproyecto en su numeral 5 establece lo siguiente:

**"5. Contenido del Manual General de Mantenimiento**

*Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, deben desarrollar detalladamente la información que se enlista a continuación, debe considerarse como enunciativa mas no limitativa, del contenido del Manual de General de Mantenimiento:*

[...]

**5.11. Presentación del programa de mantenimiento e inspección.**

**5.11.1** *El programa de mantenimiento e inspección, de manera enunciativa mas no limitativa debe contener lo siguiente:*

[...]

**5.11.5. El programa de mantenimiento y sus enmiendas puede presentarse por separado del Manual General de Mantenimiento de conformidad con los numerales 5.11.1 al 5.11.4 de la presente Norma Oficial Mexicana."**

Sobre el particular, sería oportuno que esa Secretaría indique si el numeral 5.11.5 implica la modificación del trámite con homoclave **SCT-02-037** denominado **"Aprobación de los programas de mantenimiento e inspección de las aeronaves y sus componentes"**<sup>7</sup>, y en su caso contemple en el apartado de la MIR correspondiente la modificación del mismo. Esto, con la finalidad de brindar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación.

Por otra parte, esta Comisión observa que la presentación del Programa de Mantenimiento por "separado" del Manual General de Mantenimiento, es opcional. Sin embargo, es de observar que el anteproyecto no contempla en su numeral 9.6, como documento anexo a la Solicitud para la autorización del Manual General de Mantenimiento, el Programa de Mantenimiento. Sobre lo anterior, se solicita a esa SCT precisar el o los mecanismos de presentación del Programa de Mantenimiento, y en su caso realizar las modificaciones correspondientes en el anteproyecto.

- B.** En opinión de esta Comisión, la SCT identificó y justificó correctamente las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites de la propuesta regulatoria en la Sección III, numeral 7 de la MIR de impacto moderado. Sin embargo, esta COFEMER tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

<sup>7</sup> Ver ficha de trámite en la dirección electrónica: <http://207.248.177.30/buscadorTramites/fichasPDF/modificaciones/SCT-02-037.pdf>

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



1. Esta Comisión observa que actualmente existe una NOM que regula el mismo objeto y campo de aplicación de la regulación que se pretende emitir, la cual se denomina "NORMA Oficial Mexicana NOM-006-SCT3-2001, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento" y que fue publicada en el DOF el 3 de diciembre de 2001.

Asimismo, el artículo 28, fracción III, segundo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que "en el caso de cancelación, el proemio de la norma oficial mexicana deberá especificar la denominación y clave o código de la norma oficial mexicana que se cancela". Por lo anterior, esta Comisión sugiere a esa Dependencia valorar la modificación del proemio del anteproyecto o el nombre del mismo, con la finalidad de brindar una mayor certidumbre jurídica a los particulares que les aplique la regulación.

A manera de ejemplo se tiene lo siguiente: la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SECRE-2010, Instalaciones de aprovechamiento de gas natural (cancela y sustituye la NOM-002-SECRE-2003.- Instalaciones de aprovechamiento de gas natural), publicada en el DOF el 4 de febrero de 2011.

2. **De las disposiciones de la NOM**

- (i) En diversos numerales del cuerpo del anteproyecto, tales como el 5.8.1.1, 5.8.1.5, 5.8.1.7, 5.8.1.8, 5.8.1.9, 5.9.2, 5.9.3, 5.9.7, 5.10.1, 5.10.2, 5.11.1, 5.11.2, 5.12.2 y 5.14.2 de la NOM, se establecen disposiciones que los concesionarios, permisionarios o en su caso, los operadores aéreos deberán cumplir lo establecido "de conformidad con la normatividad y/o disposiciones aplicables".

En ese sentido, y de conformidad con el artículo 41, fracción IX, de la LFMN<sup>8</sup> sería recomendable que esa Secretaría incluyera, en la medida de lo posible, las disposiciones aplicables correspondientes. Lo anterior, con la finalidad de que el anteproyecto sea autocontenido en la información que debe contener la NOM en comento, otorgando mayor claridad a los particulares regulados.

- (ii) En el numeral 9.9 de la NOM se establece la obligación de los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos de proporcionar una copia del manual aprobado a la Autoridad Aeronáutica del lugar donde efectúa sus operaciones, así como de las enmiendas y revisiones al mismo. Al respecto, esta Comisión solicita a esa Secretaría explique y justifique cómo esta acción regulatoria contribuye a la seguridad de las aeronaves, y en su caso, al objetivo regulatorio de la NOM.

<sup>8</sup> "ARTÍCULO 41.- Las normas oficiales mexicanas deberán contener:

[...]

IX. Las otras menciones que consideren convenientes para la debida comprensión y alcance de la norma."

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- (iii) Finalmente, esta COFEMER observa que en el cuerpo del anteproyecto fueron utilizados conceptos como: *programa de confiabilidad, sistema de gestión de la calidad y sistema de inspección*, mismos que no fueron definidos en el anteproyecto. Por lo anterior, y con la finalidad de otorgar a los particulares certeza en la aplicación de la regulación, esta Comisión recomienda valorar la conveniencia de incluir la definición de dichos conceptos en el numeral correspondiente del anteproyecto.

**3. Del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)**

La LFMN señala lo siguiente:

*"ARTÍCULO 3.*

[...]

*IV-A. Evaluación de la conformidad: la determinación del grado de cumplimiento con las normas oficiales mexicanas o la conformidad con las normas mexicanas, las normas internacionales u otras especificaciones, prescripciones o características. Comprende, entre otros, los procedimientos de muestreo, prueba, calibración, certificación y verificación;*

[...]

*ARTÍCULO 68. La evaluación de la conformidad será realizada por las dependencias competentes o por los organismos de certificación, los laboratorios de prueba o de calibración y por las unidades de verificación acreditados y, en su caso, aprobados en los términos del artículo 70.*

[...]

*ARTÍCULO 73. Las dependencias competentes establecerán, tratándose de las normas oficiales mexicanas, los procedimientos para la evaluación de la conformidad cuando para fines oficiales requieran comprobar el cumplimiento con las mismas, lo que se hará según el nivel de riesgo o de protección necesarios para salvaguardar las finalidades a que se refiere el artículo 40, previa consulta con los sectores interesados, observando esta Ley, su reglamento y los lineamientos internacionales. Respecto de las normas mexicanas u otras especificaciones, prescripciones o características determinadas, establecerán dichos procedimientos cuando así se requiera.*

[...]” (Énfasis añadido)

*ARTÍCULO 74. Las dependencias o las personas acreditadas y aprobadas podrán evaluar la conformidad a petición de parte, para fines particulares, oficiales o de exportación. Los resultados se harán constar por escrito.*

*La evaluación de la conformidad podrá realizarse por tipo, línea, lote o partida de productos, o por sistema, ya sea directamente en las instalaciones que correspondan o durante el desarrollo de las actividades, servicios o procesos de que se trate, y auxiliarse de terceros especialistas en la materia que corresponda.” (Énfasis añadido)*

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



El Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización establece lo siguiente:

*"ARTÍCULO 80. Los procedimientos para la evaluación de la conformidad podrán elaborarse en forma general o para cada norma oficial mexicana en particular y, cuando se requiera, para normas mexicanas y **podrán incluir la descripción de los requisitos que deben cumplir los usuarios, los procedimientos aplicables, consideraciones técnicas y administrativas, tiempo de respuesta, así como los formatos de solicitud del documento donde consten los resultados de la evaluación de la conformidad que deban aplicarse**". (Énfasis añadido)*

Asimismo, el apartado 9 del anteproyecto denominado "de la evaluación de la conformidad", establece lo siguiente:

*"9. De la evaluación de la conformidad*

*9.1. Es facultad de la Autoridad Aeronáutica, verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves civiles, así como también es su facultad verificar que se cumplan las especificaciones y procedimientos técnicos de la presente Norma Oficial Mexicana, que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento.*

*9.2. Para cumplir los requerimientos de lo establecido en el numeral 5. el concesionario, permisionario u operador aéreo debe presentar el manual a que se refiere ese numeral ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y autorización.*

*9.3. Serán sujetos de evaluación de la conformidad, **mediante la evaluación del contenido del Manual General de Mantenimiento y de sus enmiendas**, de acuerdo a lo establecido en el numeral 5.15.5. a que se refiere la presente norma, los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.*

*9.4. Serán sujetos de evaluación de la conformidad, **mediante la revisión y autorización del programa de confiabilidad** de lo establecido en el numeral 5.14. a que se refiere la presente norma, los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.*

*9.5. Serán sujetos de evaluación de la conformidad **los reportes de confiabilidad, mediante su revisión** de lo establecido en los numerales 5.14.2., 5.14.3. y 5.14.4. a que se refiere la presente norma, los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.*

*[...]*

*9.8. Es facultad de la Autoridad Aeronáutica, **realizar inspecciones a las instalaciones de los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, para comprobar que se apliquen los procedimientos autorizados en el Manual General de Mantenimiento**." (Énfasis añadido)*

En este sentido, la COFEMER tiene las siguientes recomendaciones respecto del PEC de la NOM que nos ocupa:

- Página 16 de 24 -

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



- a. El anteproyecto es omiso en el procedimiento que deberá seguir la Autoridad Aeronáutica para llevar a cabo la inspección para comprobar que se apliquen los procedimientos autorizados en el Manual General de Mantenimiento, o en su caso para evaluar la conformidad del programa de confiabilidad y de los reportes de confiabilidad. Por lo anterior, con el objeto evitar discrecionalidad en la aplicación de la regulación, sería oportuno que esa Secretaría considerara precisar en el cuerpo del anteproyecto el procedimiento en el que consistirá la inspección, los elementos mínimos que deberán inspeccionar los verificadores de la SCT, el plazo que esa Secretaría tendría para asignar al verificador una vez que se haya autorizado la solicitud de evaluación, y en su caso, la notificación al particular respecto de la fecha en que se llevará a cabo la inspección o si ésta se hará sin previo aviso, entre otros que considere oportuno señalar.
- b. Igualmente, esta COFEMER observa que el anteproyecto es omiso en la identificación del documento que deberá emitir la SCT, a efecto de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos puedan comprobar su conformidad con respecto a la NOM una vez que hayan sido verificados, e igualmente es omiso al indicar la vigencia de la conformidad. Por lo anterior, esta Comisión recomienda a esa Secretaría valorar la conveniencia de precisar en el anteproyecto el tipo de constancia por escrito a emitir y de ser el caso su vigencia.
- C. La SCT presentó en el apartado 9 de la MIR la información referente al análisis costo-beneficio. Al respecto, esa Secretaría presentó la siguiente información en los archivos anexos a la MIR, denominados "26556.177.59.7.ANEXO 7 MIR NOM-006 COTIZACION DE SEGUROS AEREOS.pdf", "26556.177.59.8.ANEXO 8 MIR NOM-006 COTIZACION DE AERONAVES UTILIZADAS EN MEXICO.pdf" y "26556.177.59.9.Anexo 9 MIR NOM-006costos.pdf".

• **De los costos:**

La SCT señala que para la estimación de los costos del anteproyecto (Tabla 1) se consideraron los siguientes rubros: 1) Costo por elaboración del manual y 2) Costo de revisión del manual. Estos serían:

**Tabla 1. Estimación de los costos**

CONCEPTO	MONTO
Sueldo bimensual de un ingeniero especializado	\$ 16,000
Revisión del manual (168 aeronaves)	\$ 26,208
<b>Total</b>	<b>\$ 42,208</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR.

Al respecto, esa Dependencia señala un costo total aproximado de \$42,208. Sobre lo anterior, esta Comisión tiene las siguientes consideraciones:

- Página 17 de 24 -

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



1. Se observa que los \$42,208 están conformados por costos unitarios (Sueldo bimensual de un ingeniero especializado) y al mismo tiempo por costos agregados (Revisión del manual de 168 aeronaves). Al respecto, esta Comisión recomienda a esa Secretaría a efecto de ordenar el análisis costo beneficio, presentar los costos unitarios (por aeronave o tipo regulado) separados de los costos agregados.
2. Asimismo, la COFEMER observa que el anteproyecto podría aplicar para dos casos, el primero para aquellos particulares que presenten por primera vez a la Autoridad Aeronáutica el Manual General de Mantenimiento, y el segundo para aquellos particulares que ya cuenten con dicho Manual y que sólo deban hacer ajustes para estar de conformidad con las actualizaciones y modificaciones de la NOM.

Al respecto, con el objeto de precisar los costos que habrá de implicar la actualización de la presente norma, sería recomendable que esa Secretaría identificara y cuantificara los **costos incrementales** derivados del Proyecto de NOM versus la NOM vigente. Por ejemplo, el costo por la implementación del sistema de gestión de calidad, mismo que no se prevé en la NOM vigente.

3. Respecto de las acciones regulatorias incrementales, esta Comisión solicita a esa Secretaría identifique en qué medida la ausencia de estas obligaciones en el marco normativo, podría incrementar el riesgo de siniestralidad aérea.
4. En el entendido que el costo de elaboración del Manual General de Mantenimiento está en función de la cantidad y diversidad de la flota de aeronaves con que cuente cada particular para realizar sus operaciones, esta Comisión recomienda a esa Secretaría, en la medida de lo posible, identifique los tipos de "agentes estándar" que conforman la industria y realice un desglose de los costos particulares por "agente estándar", o en su caso, presente un costo promedio ponderado.
5. Esta Comisión observa que esa Dependencia omite presentar los costos agregados de la elaboración del manual. Por lo anterior, y con la finalidad de poder hacer comparables los costos de la regulación con sus beneficios, así como otorgar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación, sería recomendable que esa Secretaría manifestara la magnitud de los costos agregados.
6. Igualmente, derivado del trámite de conservación de documentos y registros en materia de aviación civil que se señala en el numeral 6 de la MIR, sería recomendable que esa SCT calculara el costo que enfrentarán los particulares a los que les aplica la regulación para poder conservar dicha documentación, como por ejemplo, el costo del software, hardware (en caso de mantener la información en archivos electrónicos) y del personal encargado o, en caso que la información deba mantenerse por escrito, el costo de oportunidad del lugar donde se conservará la información, el costo del personal encargado, entre otros.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

**SE**

7. Por otra parte, esta COFEMER observa que la SCT incluyó en su análisis el costo de revisión del manual, señalando que dicha erogación la deberá efectuar la Autoridad Aeronáutica en cuanto realice el análisis de la información contenida en cada manual general de mantenimiento que presenten los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos. Al respecto esta Comisión solicita que esa Secretaría precise si los \$156 se refieren al pago de derechos por la revisión del Manual que realizará la Autoridad Aeronáutica. En caso de no ser pago de derechos, sería oportuno que esa Secretaría indique si los \$156 monetizan el incremento en horas por la revisión de los manuales derivado de la nueva regulación.
8. Asimismo, sería recomendable que la SCT calcule el Valor Presente Neto de los costos de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 o 10 años según considere conveniente e indique la tasa de descuento que suponga apropiada para el sector.
9. Finalmente, este Órgano Desconcentrado observa que en el numeral 5.8.1 del cuerpo del anteproyecto se establece que para el cumplimiento de los procedimientos de mantenimiento, todo concesionario, permisionario u operador aéreo, debe establecer un sistema de gestión de calidad para supervisar el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos, o previendo un sistema de inspección que asegure que todo mantenimiento se realice en la forma apropiada. Lo anterior podría resultar en un costo adicional a los particulares que les aplica la regulación por lo que esta COFEMER solicita a esa SCT considere incluir dichos costos en la MIR.

- **De los beneficios:**

En relación con la estimación de los beneficios del anteproyecto (Tabla 2), esa Dependencia consideró los siguientes: 1) Ahorro de gasto en seguros aéreos<sup>9</sup> y 2) Ahorro de gasto por pérdida de la aeronave<sup>10</sup>; obteniendo las siguientes cantidades:

<sup>9</sup> Para el cálculo del ahorro de gasto en seguros aéreos, esa Dependencia consideró que en caso que se suscite un incidente o accidente aéreo, por no contar con la información necesaria para realizar una operación aérea de forma adecuada y segura, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, tendrían que cumplir con lo estipulado en el capítulo XIII, artículo 74 y 75 de la LAC, y estarían sujetos a realizar el pago respectivo de los seguros de vida de los pasajeros el cual consta de 56,900 salarios mínimos, equivalentes a \$2,200,000, para el costo agregado fue considerado el pago de 300 seguros para la eventualidad que pudiese ocurrir.

<sup>10</sup> Para el cálculo del ahorro de gasto por pérdida de la aeronave, esa Dependencia consideró el costo anual de la pérdida de dos aeronaves comerciales AIRBUS A330-200 con un precio unitario de USD 180,900,000.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



**Tabla 2. Estimación de los beneficios**

CONCEPTO	UNITARIO	CANTIDAD	AGREGADO
Ahorro de gasto en seguros aéreos	\$ 2,200,000	300	\$ 660,000,000
Ahorro de gasto por pérdida de aeronave	\$ 2,351,700,000	2	\$ 4,522,500,000
<b>TOTAL</b>			<b>\$ 5,182,500,000</b>

Fuente: Datos de la SCT, en anexo a la MIR 26556.177.59.7.ANEXO 7 MIR NOM-006 COTIZACION DE SEGUROS AEREOS.pdf y 26556.177.59.8.ANEXO 8 MIR NOM-006 COTIZACION DE AERONAVES UTILIZADAS EN MEXICO.pdf

Esa Secretaría manifiesta que con la implementación de la regulación en comentó se obtendrán beneficios anuales por la cantidad de 5,182 millones de pesos; sobre lo anterior, este Órgano Desconcentrado tiene las siguientes consideraciones:

1. Sería recomendable que esa Secretaría señalara la cantidad de accidentes e incidentes en los que los concesionarios, permissionarios u operadores aéreos han tenido que realizar el pago respectivo de los seguros de vida de los pasajeros. Asimismo, esta COFEMER recomienda que la SCT precise las razones por las que consideró el pago de 300 seguros para cada eventualidad que pudiera ocurrir y si ello es la estimación de la cantidad de fallecidos que pudiera haber en caso de suceder un accidente aéreo y que la aeronave no cuente con su manual general de mantenimiento.

Igualmente, este Órgano Desconcentrado solicita a esa Dependencia que en caso de ser pertinente, realice una estimación de los gastos que deberán erogar los particulares sujetos a la regulación en caso de que hubiera gente lesionada en los accidentes o incidentes que tengan las aeronaves.

Lo anterior con el objeto de otorgar una mayor transparencia y claridad en los supuestos que fueron utilizados para realizar el análisis y la estimación de los costos y beneficios de la regulación.

2. Derivado de lo señalado por la SCT en la MIR, las aeronaves pueden tener un accidente aéreo por falta de información necesaria para realizar un vuelo con un nivel óptimo de seguridad, entre la cual se contemplan los procedimientos en caso de presentarse una emergencia; dando como resultado que en dicho evento se produzca una pérdida total de la aeronave. Asimismo, esa Secretaría refiere que tomando en cuenta como base las estadísticas de los Estados Unidos de América, menos del 1% de los accidentes son ocasionados por dicha falta de información. Considerando este factor, sería oportuno que la SCT identificara el porcentaje en que para México pudiera reducirse o mitigarse los accidentes aéreos derivados de la aplicación del presente proyecto de NOM, y con dicho dato se calculara, como

- Página 20 de 24 -

## COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

### COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



una proporción, los ahorros que se obtendrían por la disminución en las pérdidas de aeronaves y pago de seguros.

- Finalmente, sería recomendable que la SCT calcule el Valor Presente Neto de los beneficios de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 o 10 años según considere conveniente e indique la tasa de descuento que suponga apropiada para el sector.

Por último, esa Dependencia justifica en el numeral 10 de la MIR que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos señalando que actualmente la OACI está homologando el contenido del manual general de mantenimiento por las grandes ventajas que este ofrece sobre el ya existente. Asimismo, manifiesta que el manual citado ya es contemplado en la mayoría de las aeronaves que les aplica la regulación, por lo que no representará un costo para la industria aeronáutica nacional y que la Autoridad Aeronáutica sólo requiere, en caso de que un concesionario, permisionario y operador aéreo presente por primera vez el manual antes citado se cumpla con el contenido especificado en la NOM que se pretende emitir. Por último, la SCT destaca que con la emisión de la regulación propuesta, el ahorro obtenido se traduce en la reducción de incidentes o accidentes aéreos, ya que se asegura la aeronavegabilidad de las aeronaves y con ello la seguridad de las personas, evitando también daños irreparables o irreversibles.

Sobre lo anterior, esta COFEMER observa que la SCT es omisa en la monetización de los beneficios netos de la regulación, por lo que considera que sería oportuno que esa Dependencia identificara y cuantificara claramente el Beneficio Neto que resultará por la aplicación del proyecto de NOM, a efecto de identificar claramente que la regulación genera beneficios superiores a costos.

#### **V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta**

Respecto del cumplimiento y aplicación de la propuesta regulatoria esa Secretaría señaló en la sección IV, numeral 11 de la MIR que, *“la publicación del proyecto de Norma Oficial Mexicana, se establece con base en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, por lo que en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con los recursos necesarios para la implementación y verificación del cumplimiento del presente Proyecto aplicable a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, por lo cual no se requiere la asignación de recursos públicos adicionales a los ya contemplados por ésta Secretaría”*.

Asimismo, esa Secretaría indicó que con la estructura orgánica actual de la DGAC dependiente de la SCT, y debido a la reciente contratación de personal técnico en sus diferentes áreas, esa Dependencia cuenta con **543 personas a nivel nacional** desempeñando actividades de **carácter técnico** y **374 personas que llevan actividades administrativas**; con las cuales se lleva a cabo de forma eficiente la evaluación de la conformidad del presente proyecto.

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Sobre lo anterior, esta Comisión observa que, el mismo personal asignado para la verificación de esta norma, tendrá las funciones de verificación para las que se señalan a continuación: Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002-SCT3-2012, que establece el contenido del Manual General de Operaciones; PROY-NOM-064-SCT3-2011, que establece los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System); y, Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-009-SCT3-2011, que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de oficinas de despacho en sus diferentes modalidades, recientemente revisadas en esta COFEMER.

Por lo anterior, esta Comisión recomienda a esa Secretaría prever, y en su caso incorporar al anteproyecto, si sería necesaria la contratación de más personal; así como considerar el apoyo de Unidades de Verificación, o bien el establecer calendarios de verificación.

Asimismo, este Órgano Desconcentrado observa que esa Dependencia omite señalar en el anteproyecto el periodo o plazo que tendrán los particulares que ya cuenten con el Manual General de Mantenimiento para ajustarse a las nuevas disposiciones de la NOM. Sobre el particular, sería oportuno que esa SCT se manifestara al respecto en su Respuesta al Dictamen y, en su caso, realizara las modificaciones correspondientes en el cuerpo del anteproyecto.

**VI. Evaluación de la propuesta**

Respecto de los mecanismos a través de los cuales esa Secretaría, llevará a cabo la Evaluación de la propuesta regulatoria, esa SCT señaló en la Sección V, numeral 12 de la MIR que ***"el medio de evaluación del Proyecto en cuestión es de forma continua, debido a la emisión de enmiendas del manual; siendo de esa forma, necesario mantener una relación directa con su monitoreo por parte de la Autoridad Aeronáutica a través de la presentación de las mismas por parte de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que operen aeronaves en el espacio aéreo mexicano, permitiendo conocer de esta manera el cumplimiento del proyecto en cuestión"***. (Énfasis añadido)

Asimismo, la SCT indica que ***"la evaluación se les aplicará a los titulares de las oficinas de despacho de vuelo, verificando aspectos referentes a infraestructura, organización, capacitación, apego a las normas que regulan su funcionamiento, así como sus limitaciones; lo anterior conforme a la configuración de la oficina de despacho. La valoración del cumplimiento de la presente regulación tiene la finalidad de garantizar la seguridad operacional de las aeronaves civiles dentro del territorio nacional"***.

Sobre lo anterior, esta Comisión recomienda a esa Secretaría identifique algunos indicadores de desempeño que se esperaba se mejoraran con la aplicación de la NOM en comento; lo anterior, a efecto de contar con datos suficientes para que esa Dependencia pueda realizar una evaluación *ex post* de la misma al cabo de un año de aplicación, en donde se analicen sus efectos y puedan determinarse las acciones que mejoren su ejecución, y en su caso, la procedencia o no de su modificación o cancelación, tal como lo señala el artículo 51 de la LFMN.

## COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

### COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



Finalmente, esta Comisión recomienda que esa Secretaría diseñe un índice de siniestralidad mediante el cual pudiera evaluarse de manera *ex post*, cómo contribuye esta NOM en la reducción de estos siniestros.

#### VII. Consulta Pública

En el numeral 13 de la MIR la SCT informa que durante la elaboración de la regulación se utilizó la alternativa de consulta de "Formación de grupo de trabajo / comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto", en específico la SCT señala que tuvo la participación de: el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, Transportes Aeromar, S.A. de C.V. y Aeroméxico.

Asimismo, además de los ya mencionados, la SCT indica en el cuerpo del anteproyecto que en la elaboración de la NOM participaron las siguientes dependencias, organizaciones y empresas:

- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
- DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
- SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO
- INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL
- ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA, MECÁNICA Y ELÉCTRICA-UNIDAD TICOMÁN
- PROCURADURIA GENERAL DE LA REPÚBLICA
- DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS AÉREOS
- COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA, A.C.
- COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO
- CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES
- ASOCIACIÓN DE INGENIEROS EN AERONÁUTICA, A.C.
- AEROENLACES NACIONALES, S.A. DE C.V.
- AEROLITORAL, S.A. DE C.V.
- SERVICIOS AERONÁUTICOS Z, S.A. DE C.V.

Igualmente, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, este Órgano Desconcentrado hizo público el anteproyecto de mérito a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió. Al respecto, esta Comisión manifiesta que a la fecha de la emisión del presente Dictamen no se han recibido comentarios de particulares interesados en el anteproyecto de referencia.

Por todo lo expresado con antelación, **esta COFEMER queda en espera de que dicha Dependencia brinde la respuesta correspondiente al presente Dictamen Total**, manifestando su consideración respecto de los comentarios realizados por esta Comisión y realice las modificaciones que correspondan al anteproyecto, o bien, conforme a lo señalado por el artículo 69-J de la LFPA, comunique por escrito las razones por las que no consideró pertinente su realización.



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados; así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y último párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como en el Artículo Primero, fracción IV 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  
El Coordinador

**GUSTAVO MENDOZA FIERROS**

FPF/NPFG