

10/0596/040912

"2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano"



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Constitución 100, Ciudad de México, D.F. 06000

Oficio No. COFEME/13/3586

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

México, D. F., a 19 de diciembre de 2013

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Hago referencia al anteproyecto denominado **Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento** y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el 16 de diciembre de 2013 a través del portal de Internet de la MIR¹. Lo anterior, en respuesta al Dictamen Total (No Final), emitido por la COFEMER el 18 de septiembre de 2012, mediante oficio número COFEME/12/2777. Dicho anteproyecto y su MIR habían sido remitidos originalmente por la SCT y recibidos en la COFEMER el 4 de septiembre de 2012.

Derivado de la información enviada por la SCT, se efectuó el proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), por lo que con apego a los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal y en específico en el Procedimiento de MIR de impacto moderado establecido en el numeral 5, inciso b) del Manual de Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 26 de julio de 2010, la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Final

I. Consideraciones Generales

La seguridad operacional es uno de los objetivos principales de la aviación civil y, para su logro, es necesario emitir las normas necesarias para que procesos de los servicios aéreos alcancen y mantengan los estándares de seguridad operacional de acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de sus Anexos, considerando que México es Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las actuales normas y métodos recomendados en la materia por la dicho organismo han sido modificados, en especial las disposiciones del Convenio antes referido que hacen referencia al establecimiento de directrices del contenido del manual general de mantenimiento para aeronaves que figuran en el artículo 37 del convenio sobre Aviación Civil Internacional y con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6 Parte I, Capítulo 8, numerales 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7 y 8.8, Anexo 6, Parte II, Capítulo 2.6, numerales 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3 y 2.6.4, y Anexo 6, Parte III, Capítulo 6, numerales 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8 y Capítulo 9, numerales 9.2 y 9.3.

¹ www.cofemermir.gob.mx

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
División General de Asesoría y Apoyo Regulatorio
Instituto de Planeación y Desarrollo Económico

Por lo anterior, la COFEMER considera que disponer de una Norma Oficial Mexicana que establezca el contenido del manual general de mantenimiento beneficia la seguridad de las aeronaves, de su operación y, con ello, a la seguridad de los usuarios de los servicios del transporte aéreo, evitando ocasionarles daños irreparables o irreversibles, ya que los concesionarios, permisionarios y operadores 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.

Asimismo esta Comisión considera que, con la emisión del anteproyecto del manual general de mantenimiento se promueven elementos que abonarán al logro de mejores estándares de seguridad de los usuarios del transporte aéreo en México, así como una referencia para los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo para la adecuada evolución del sector aeronáutico en México, el cual representa un elemento fundamental para la economía del país. Lo anterior, además, puede propiciar importantes beneficios para el usuario final y para los concesionarios de los servicios, por lo que la COFEMER considera que la regulación propuesta es acorde con los principios de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA).

II. Objetivos Regulatorios y Problemática

La SCT refirió que la falta de la regulación en relación con las especificaciones del contenido de un manual general de mantenimiento, 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.

Asimismo, esa Secretaría indicó 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.
- 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.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Independencia No. 1000, México, D.F. 06702

- Duplicidad en las funciones.

Igualmente, en archivo anexo a la MIR, la SCT indicó 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 clasificó 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.

Por lo anterior, la SCT manifestó 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.

En consecuencia, la COFEMER considera que el anteproyecto de referencia efectivamente busca atender una problemática que justifica la necesidad de emitir normas que regulen el contenido del Manual General de Mantenimiento, a fin de cumplir con el objetivo de contar con disposiciones que eleven la seguridad del espacio aéreo mexicano, en beneficio de todos los usuarios de los servicios que brindan.

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.”



COFEMER
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Sobre el particular, en opinión de esta Comisión, la propuesta regulatoria referente al establecimiento del contenido del manual general de mantenimiento es oportuna, ya que 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 transporte².

Sin perjuicio de lo anterior, se recomienda a la SCT valorar, en futuras ocasiones, la mayor cantidad de alternativas posibles a la regulación, inclusive las no regulatorias, con la finalidad de garantizar que las regulaciones que se implementan logren los mayores beneficios al menor costo posible.

IV. Impacto de la regulación

A. Del Análisis de Cargas Administrativas

1. Respetto de los trámites identificados en la MIR

- Del trámite denominado Manual General de Mantenimiento

- i. En el Dictamen Total (no final), la COFEMER identificó, en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS)³, 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 producción, de vuelo y de mantenimiento”**, en específico en su modalidad A4, denominada “Autorización del Manual General de Mantenimiento”. En la 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 consideró 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.

Sobre el particular, en el oficio número 4.1.-2013 de Respuesta a Dictamen, esa Dependencia señaló lo siguiente:

² Ginés de Rus, Javier Campos y Gustavo Nombela. “Economía de Transporte”, Editorial Antoni Bosch. 2003.

³ <http://207.248.177.30/BuscadorTramites/BuscadorGeneralHomoclave.asp>

⁴ Ver ficha de trámite en la dirección electrónica:

http://207.248.177.30/rfts/formulario/tramite.asp?ccNodes=177744&num_modalidad=1&eps=0&nv=0



“(…) esta Dependencia informa a esa Comisión que el trámite identificado en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS) como SCT-02-036-A 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 producción, de vuelo y de mantenimiento” es equivalente al previsto en el anteproyecto PROY-NOM-006-SCT3-2011, por lo que en la MIR del anteproyecto se han hecho las adecuaciones correspondientes en su apartado III, denominado Impacto de la Regulación, pregunta 6, indicando que se modifica el trámite actualmente registrado.”

- ii. **Del tipo de trámite.** Este Órgano Desconcentrado observó en su Dictamen Total (no final), que la Dependencia colocó como tipo de trámite el término “indeterminado” y recomendó que en futuros anteproyectos la Secretaría eligiera su respuesta apegada a la tipología de trámites con los que cuenta la COFEMER, es decir, Trámites de Conservación, Consulta, Obligación, Beneficio o servicio, o en su caso Procedimiento.

Al respecto, en su Respuesta a Dictamen, la Secretaría manifestó lo siguiente:

“Esta Dependencia, acepta la recomendación y ha adecuado la MIR del Proyecto de NOM en comento en su apartado III, denominado Impacto de la Regulación, pregunta numeral 6; de acuerdo con la tipología del trámite “procedimiento”.”

De lo anterior, este Órgano Desconcentrado observa que esa Dependencia cambió el numeral 6 de la MIR y manifiesta en éste que el anteproyecto regulatorio modifica el trámite registrado en el RFTS con homoclave SCT-02-036-A. Por lo anterior, y por la justificación otorgada por esa Secretaría, esta Comisión considera que se dio respuesta puntual y oportuna a las solicitudes realizadas.

- iii. **Del plazo de respuesta.** La COFEMER consideró oportuno, en la medida de lo posible, que esa Secretaría valorara la conveniencia de reducir el plazo de respuesta de tres meses establecido en la propuesta regulatoria, 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.

Al respecto, la SCT otorgó en su Respuesta a Dictamen, la siguiente justificación a propósito del plazo de respuesta de 3 meses:

“Sobre el particular, se hace de su conocimiento que en virtud del tipo y cantidad de documentos técnicos y administrativos que se tienen que revisar para la aprobación del Manual General de Mantenimiento (MGM) por parte de esta Autoridad Aeronáutica, el plazo de 3 meses resulta necesario a fin de garantizar la seguridad operacional, lo cual se encuentra dentro de lo establecido por el artículo 17 de la LPPA, por lo que por el momento no es posible reducir el plazo establecido.”

Sin embargo, cabe señalar que en el marco de actividades de mejora regulatoria, esta Dependencia se ha manifestado a favor de la presentación de los trámites por medios electrónicos, por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está actualmente trabajando un proyecto de uso de un sistema informático de gestión y administración de trámites, el cual permitirá la



interacción con los particulares para la comunicación y envío de solicitudes mediante medios electrónicos, sin detrimento del cumplimiento de los requerimientos que las leyes establecen en esta materia, como es el caso del indicado en el artículo 69-C de la LFPA; entre otros, por lo que se prevé que en el corto plazo, se tenga instalado y en operación este sistema.”

Sobre el particular, esta Comisión toma nota de la justificación otorgada por esa Secretaría y reconoce el esfuerzo que se encuentra haciendo por sistematizar los procedimientos de recepción de solicitudes y respuesta de las mismas.

Igualmente, y con el objeto de agilizar las actividades económicas en nuestro país y permitir el oportuno inicio de operaciones de cualquier aeronave, la COFEMER conmina a la SCT a realizar un “benchmarking” (análisis comparativo) sobre las mejores prácticas internacionales respecto a la autorización de manuales generales de mantenimiento, e identificar mejores prácticas regulatorias que permitan reducir los tiempos que tarda la autoridad en resolver este trámite.

- iv. **Del plazo para subsanar omisiones.** Este Órgano Desconcentrado observó en su Dictamen Total (no final) que esa Secretaría señaló como plazo de prevención 30 días naturales, sin embargo omitió indicar el plazo que tendrán los particulares para subsanar las prevenciones. Por lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT indicar en el anteproyecto el plazo señalado.

Al respecto, la SCT señaló lo siguiente en su Respuesta a Dictamen:

“Se acepta su recomendación para la modificación del numeral 9.7. Tiempo de respuesta del anteproyecto que nos ocupa, con la finalidad de establecer el plazo de diez días hábiles para subsanar las omisiones respectivas, en los términos del artículo 17-A de la LFPA.”

Sobre lo anterior, la COFEMER observa que esa Secretaría incluyó en el numeral 9.7, último párrafo del anteproyecto, el plazo para subsanar omisiones, por un periodo de 10 días hábiles contados a partir de que haya surtido efectos la notificación e incluyó como fundamento jurídico el artículo 17-A de la LFPA. A saber:

“9.7. Tiempo de respuesta:

[...]

En caso de ser necesario la Autoridad cuenta con un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante. Así mismo el promovente cuenta con 10 días hábiles contados a partir de que haya surtido efecto la notificación para subsanar dichas omisiones; transcurrido el plazo correspondiente sin desahogar la prevención, se desechará el trámite.

Fundamento jurídico: 17-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.” (Énfasis añadido).



Sobre el particular, en opinión de la COFEMER, con la modificación realizada al proyecto de NOM esa Secretaría atiende la recomendación realizada en el Dictamen Total (no final).

- v. **De la vigencia.** La COFEMER solicitó a esa Dependencia especificar el fundamento jurídico de la vigencia de autorización indefinida, o en su caso, que ésta se previera en el cuerpo del anteproyecto de regulación propuesto.

Al respecto, en su respuesta a Dictamen, la SCT manifiesta que “(...) *se ha tomado en cuenta su recomendación, por lo que se ha modificado el numeral 4.1. del proyecto en comento con la finalidad de especificar la vigencia de la autorización. Así mismo el fundamento de la vigencia indeterminada otorgada a la autorización del referido manual, es el artículo 135, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que establece la obligación de elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento, sin establecer una vigencia determinada al efecto, dado que al estar continuamente capacitando al personal, no solamente técnico sino administrativo, la información de la capacitación se mantiene en continua actualización. Lo anterior, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo cumpla con los requisitos del anteproyecto en comento.*”

Asimismo, la COFEMER observa que la SCT modificó el numeral 4.1, último párrafo, en el sentido de especificar que la vigencia de la autorización del manual general de mantenimiento será indeterminada, siempre y cuando los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos cumplan en todo momento con lo estipulado en la NOM. A saber:

“4.1.

[...]

Nota 2: *La vigencia de la autorización del Manual General de Mantenimiento será indeterminada siempre y cuando los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kg o equipados con uno o más motores turbo reactores y matrícula mexicana, cumpla en todo momento con lo estipulado en la presente norma.” (Énfasis añadido).*

Por lo anterior, esta Comisión considera atendidas las observaciones realizadas al trámite de Autorización del Manual General de Mantenimiento.

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

La COFEMER recomendó a la SCT, en su Dictamen Total (no final), identificar claramente 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. Igualmente, recomendó a esa Secretaría prever la existencia de modalidades, es decir, definir 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. Asimismo, con el objeto de otorgar certeza jurídica en la aplicación de la regulación, esta COFEMER



recomendó a la SCT establecer en el cuerpo del anteproyecto la siguiente información respecto del trámite de conservación:

- a. **Requisitos**, es decir los documentos o tipo de documentos que los particulares deberán conservar, y que en su caso se verificará la conservación de los mismos, sobre el particular la COFEMER recomendó que la NOM sea específica respecto de los documentos que debe conservar el particular a fin de evitar discrecionalidad en el momento de su verificación.
- b. **Plazo en que los particulares están obligados a conservar la información**, es decir el tiempo en que los sujetos a la NOM deberán mantener y resguardar los documentos que se indiquen.

Al respecto, en el oficio de Respuesta a Dictamen Total (no final) de fecha 1 de noviembre de 2013, la SCT señaló lo siguiente:

[...]

En respuesta a su solicitud, se hace de su conocimiento que las disposiciones descritas en los numerales “5.9.1, 5.9.2, 5.9.3, 5.9.4, 5.9.5, 5.9.6, 5.9.7, y 5.12.1” del anteproyecto en cuestión, fundamentan el trámite de “Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil” para el MGM.

[...]

*(...) esta DGAC acepta su recomendación y ha resuelto modificar la MIR del anteproyecto en su apartado III.- Impacto de la Regulación, Pregunta 6; con la finalidad de crear el trámite SCT-02-194 Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil en la Modalidad de “Manual General de Mantenimiento”. Asimismo se ha modificado el numeral 5.9. y 5.12.1. del anteproyecto en cuestión, con el objeto de especificar el **plazo de conservación no menor a un año para su resguardo**. Cabe señalar que a través de los numerales 5.9.1., 5.9.2., 5.9.3., 5.9.4., 5.9.5., 5.9.6., 5.9.7. y 5.12.1. del proyecto en comento se especifican los documentos a conservar.*

[...]” (Énfasis añadido).

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado se percató que esa Dependencia modificó los numerales 5.9. y 5.12.1. del anteproyecto regulatorio para quedar como sigue:

“5.9. Descripción de la Política de la empresa, para conservar los siguientes registros:

Es responsabilidad del permisionario, concesionario u operador aéreo, contener en el manual una descripción completa y detallada de(los) procedimiento(s) o método(s) correspondiente(s), mediante el cual controla y conserva por un periodo de un año como mínimo, de forma electrónica o física, la documentación correspondiente a:

[...]



5.12. Seguridad Operacional.

5.12.1. Mantener un control, descripción, seguimiento y recomendaciones sobre incidentes y/o accidentes de la(s) aeronave(s), así como, en la medida de lo posible, la conservación de todas las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo para su análisis.

Nota: El tiempo de conservación de los registros antes descritos no debe ser menor a un año; así mismo dicho resguardo puede ser de forma electrónica o física.” (Énfasis añadido).

Al respecto, este Órgano Desconcentrado observa que esa Dependencia atiende las recomendaciones realizadas en el oficio de Dictamen Total (no final) y realizó las modificaciones correspondientes en el anteproyecto de NOM y su MIR. Asimismo, la COFEMER se percata que esa Dependencia, en beneficio de los particulares sujetos a la regulación, otorga la posibilidad de realizar el resguardo de documentos en forma electrónica o física.

Del mismo modo, esta Comisión recomendó a la SCT, que para el trámite anterior, eligiera en la MIR una respuesta apegada a la tipología de trámites con que cuenta la COFEMER. En este sentido, la SCT manifestó en su respuesta a Dictamen lo siguiente:

“(…) esta DGAC acepta su recomendación y ha adecuado la MIR del anteproyecto en comento en su apartado III, denominado Impacto de la Regulación, pregunta 6; de acuerdo con la tipología del trámite de Conservación.” (Énfasis añadido).

Al respecto, la COFEMER considera que la SCT dio respuesta puntual y oportuna al señalamiento realizado.

2. De los trámites no identificados en la MIR

La COFEMER observó que la Secretaría no había identificado en la MIR la creación del trámite federal, contenido en el numeral 5.14.5. de la NOM propuesta, de conformidad con la definición establecida en el artículo 69-B, párrafo tercero de la LFPA⁵.

En este sentido, la Comisión solicitó a la SCT en su oficio con número COFEME/12/2777 con fecha del 18 septiembre de 2012:

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

⁵ Artículo 69-B, tercer párrafo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo establece que 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.”



- Para cada trámite arriba identificado, señalara en qué momento el particular deberá presentar la información referida en cada numeral a la Autoridad Aeronáutica.

Sobre el particular, la SCT manifestó en el oficio de respuesta a Dictamen número 4.1.-2913 lo siguiente:

“(...) se hace de su conocimiento que el numeral 5.14. Programa de Confiabilidad, se considerará un trámite federal, por lo que esta DGAC ha integrado a la MIR, del Proyecto de NOM en su apartado III, denominado Impacto de la Regulación, pregunta 6, dicho trámite; asimismo se hace de su conocimiento que a través del numeral 9.6., del anteproyecto, se especifica lo relacionado a la presentación del trámite en comento.” (Énfasis añadido).

Asimismo, este Órgano Desconcentrado observó en su Dictamen Total (no final) de fecha 18 de septiembre de 2013, que esa Secretaría no identificó en la MIR la modificación del trámite inscrito en el RFTS con homoclave **SCT-02-037** denominado **"Aprobación de los programas de mantenimiento e inspección de las aeronaves y sus componentes"**, por lo que la COFIMER consideró que sería oportuno que esa Secretaría indicara si el numeral 5.11.5 implica la modificación del trámite SCT-02-037, y en su caso contemplara en el apartado de la MIR correspondiente la modificación del trámite en comento. Esto, con la finalidad de brindar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación.

Sobre el particular, la SCT indicó en su oficio de respuesta a Dictamen Total de fecha 1 de noviembre de 2013 lo siguiente:

“(...) esta Dependencia informa a esa Comisión que el trámite identificado en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS) como SCT-02-037 denominado "Aprobación de los programas de mantenimiento e inspección de las aeronaves y sus componentes" es equivalente al previsto en el anteproyecto PROY-NOM-006-SCT3-2011, por lo que en la MIR del anteproyecto se han hecho las adecuaciones correspondientes indicando que se modifica el trámite actualmente registrado. Por otra parte, con respecto a precisar el o los mecanismos de presentación del Programa de Mantenimiento, al respecto, se hace de su conocimiento que se ha enmendado el numeral 9.6. del anteproyecto en comento.”

Respecto a lo anterior, esta Comisión observa que la SCT modificó el numeral 9.6., con la finalidad otorgar una mayor certidumbre jurídica de los trámites que deben presentar los particulares, quedando en los siguientes términos:

“9.6. Las solicitudes para la autorización del Manual General de Mantenimiento, Programa de Confiabilidad (de conformidad al numeral 5.14) y Programa de mantenimiento deben ser preparadas y presentadas de manera conjunta 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 dirigen, lugar y fecha de su emisión.



[...]” (Énfasis añadido).

Por lo anterior, esta Comisión considera atendidas las observaciones realizadas en su Dictamen total (no final) y constata que con las enmienda realizada al numeral 9.6. y las modificaciones realizadas a la MIR, esa Secretaría otorga a los particulares una mayor transparencia en la elaboración de la regulación y certeza jurídica en su aplicación.

Finalmente, no se omite señalar, que la información relativa a los trámites sujetos a inscripción o modificación en el RFTS, con motivo de la publicación en el DOF del anteproyecto de mérito, deberá ser notificada a la COFEMER dentro de los diez días hábiles siguientes a la entrada en vigor del anteproyecto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA.

B. Del Análisis de las acciones regulatorias distintas a los trámites

- a. Esta Comisión observó en su oficio número COFEME/12/2777 de Dictamen Total (no final), 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, esta Comisión observó que 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". En ese sentido es que la COFEMER sugirió 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.

Sobre el particular, en su respuesta a Dictamen Total del PROY-NOM-006-SCT3-2011 esa Dependencia otorgó la siguiente justificación:

"Al respecto se hace de su conocimiento que dicha Norma Oficial Mexicana no fue tomada como referencia en virtud de encontrarse desactualizada, por lo que el Proyecto además de estar actualizado contiene todas las mejoras técnicas reconocidas a nivel internacional que la Norma Oficial Mexicana en mención no contempla, motivo por el cual se llevan por cuerdas separadas."

En este sentido, la COFEMER toma nota de la justificación proporcionada por esa Dependencia.

b. De las disposiciones de la NOM

En su Dictamen Total (no final) del 18 de septiembre de 2012, la COFEMER realizó una serie de observaciones en relación a las acciones regulatorias contenidas en 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



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Instituto Registral y Catastral

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, esta Comisión consideró en su oficio de Dictamen Total (no final) que 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.

Al respecto, la SCT manifestó en su Respuesta a Dictamen que “(...)en el numeral 3.24 del Proyecto se define “ordenamiento jurídico” en lugar de “disposición aplicable”, así mismo se ha eliminado el término de “disposición aplicable” en todo el cuerpo de la norma y se ha sustituido por el término de “ordenamiento jurídico”, lo anterior para dar más certeza jurídica de referencia al particular respecto de los instrumentos administrativo-jurídicos en los cuales la Autoridad Aeronáutica pudiera emitir ciertos lineamientos técnicos a seguir por los particulares, esto a sabiendas de que el sector aeronáutico al ser sumamente técnico y evolucionar en cada periodo de tiempo es difícil determinar en este momento dicho ordenamiento administrativo-jurídico pudiera ser una Ley, Reglamento, Norma Oficial Mexicana o otra disposición administrativa conforme a lo establecido por la LFPA, aunado que todas los ordenamientos jurídicos aeronáuticos son previamente anunciados a todos los participantes de la industria aérea.”

Sobre el particular, esta Comisión observa que el numeral 5.24. fue incluido, quedando como sigue:

“3.24. Ordenamiento Jurídico: Todo acto administrativo de carácter general en materia aeronáutica, inclusive reglamentos, normas oficiales mexicanas y cualesquiera de naturaleza análoga a los actos anteriores.”

- ii. De igual forma, esta Comisión observó, en su oficio número COFEME/12/2777 de fecha 18 de septiembre de 2013, que 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 solicitó a esa Dependencia en su Dictamen Total (no final) explicar y justificar cómo esta acción regulatoria contribuye a la seguridad de las aeronaves, y en su caso, al objetivo regulatorio de la NOM.

Sobre el particular, esa Secretaría manifestó en su Respuesta a Dictamen de fecha 1 de noviembre de 2013 que “(...)el requerimiento de proporcionar una copia del Manual vigente autorizado a la Autoridad Aeronáutica, en el lugar de operaciones en representación de esta SCT (comandancias), se debe a que en su contenido se establecen las especificaciones y procedimientos técnicos; dada la relevancia de dicha información se hace necesario que la Autoridad Aeronáutica constate el cumplimiento de las disposiciones establecidas dentro del el manual al momento de realizar las verificaciones lo anterior con la finalidad de garantizar la seguridad operacional de las aeronaves.”



- iii. Finalmente, la COFEMER observó en el multicitado Dictamen Total (no final) sobre el proyecto de NOM 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 jurídica en la aplicación de la regulación, este Órgano Desconcentrado recomendó en su Dictamen Total (no final) a esa Secretaría, valorar la conveniencia de incluir la definición de dichos conceptos en el numeral correspondiente del anteproyecto.

Sobre el particular, en su oficio número 4.1.-2913 de Respuesta a Dictamen con fecha 1 de noviembre de 2013, la SCT manifestó que “(...) *esta DGAC acepta su recomendación y en los numerales 3.29., 3.37. y 3.38. del Proyecto de NOM se incorporan las definiciones solicitadas.*”

Sobre lo anterior, la COFEMER observa que fueron incluidas las definiciones de dichos conceptos, en los numerales 3.29., 3.37. y 3.38. del anteproyecto, quedando de la siguiente manera:

“3.29. Programa de confiabilidad: Documento que establece las limitaciones de tiempo o especificaciones que determinan los intervalos entre mantenimiento mayor, inspecciones y verificaciones de fuselajes, motores, hélices, accesorios y equipo de emergencia.

[...]

3.37. Sistema de garantía de la calidad: Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad.

3.38. Sistema de Inspección: Procedimientos de evaluación de la conformidad por medio de observación y dictamen, acompañada cuando sea apropiado por medición, ensayo/prueba o comparación con patrones.”

Por todo lo anterior, la COFEMER considera debidamente justificadas y atendidas todas las observaciones realizadas en el apartado denominado “De las disposiciones de la NOM” del Dictamen Total (no final) emitido el 18 de septiembre de 2012.

c. Del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)

En relación con el PEC de la NOM que nos ocupa, en el Dictamen Total (no final) del 18 de septiembre de 2012, la Comisión realizó una serie de recomendaciones a la SCT, a saber:

- i. La Comisión observó que el Proyecto en estudio, 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, la COFEMER manifestó que sería oportuno que esa Dependencia 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.

Al respecto, en el numeral 4, inciso e) segundo párrafo de la Respuesta a Dictamen, esa Dependencia manifestó lo siguiente:

“Al respecto esta DGAC hace del conocimiento de esa Comisión, que el procedimiento para llevar a cabo la inspección y verificación, 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 parte de esta Autoridad Aeronáutica, se establece en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA), Volumen II, Capítulo 1. Subcapítulo 1.1. “REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL CONTENIDO AL MANUAL GENERAL DE MANTENIMIENTO (MGM)”, publicado en el sitio web: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Inspecciones%20de%20ola%20DGAC/Directorio%20de%20inspecciones/voli.pdf>; el cual se actualiza de acuerdo a la regulación vigente, en donde los elementos mínimos que evaluarán los inspectores verificadores de esta Dependencia son los que se encuentran declarados en el presente Proyecto de NOM, de acuerdo al procedimiento que se debe llevar a cabo para la revisión y aprobación del Manual General de Mantenimiento, motivo por el cual el Proyecto de NOM en estudio permanece sin cambio.”

En este sentido, la COFEMER considera debidamente justificada y atendida la observación realizada.

- ii. Igualmente, este Órgano Desconcentrado observó en el multicitado Dictamen Total (no final) que el anteproyecto es omiso en la identificación del documento que deberá emitir la SCT, a efecto de que 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 recomendó 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.

Sobre el particular, la SCT manifestó en el numeral 4, inciso f), segundo párrafo de su respuesta a Dictamen lo siguiente:

“En atención a su recomendación, esta Dependencia la acepta y da respuesta modificando el numeral 4.1., Nota 2, del Proyecto de NOM en comento para incluir el tipo de constancia a emitir (autorización) por parte de la Autoridad Aeronáutica, así como la vigencia (indeterminada) del mismo.”

Por lo anterior, esta Comisión observa que el numeral 4.1. del anteproyecto fue modificado para incluir el tipo de constancia que emitirá la Autoridad Aeronáutica, así como la vigencia de la misma, quedando como sigue:



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Constitución y Regulatoria

4. Disposiciones generales

4.1. Es obligación de los concesionarios, permisionarios, u operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kg o equipados con uno o más motores turbo reactores y matrícula mexicana, contar con un Manual General de Mantenimiento, donde se establezcan los procedimientos bajo los cuales deben proporcionar las condiciones necesarias para mantener aeronavegables sus aeronaves de acuerdo a la presente Norma Oficial Mexicana.

Nota 1: Es recomendable, que para operar una (o más) aeronave(s) con una configuración para más de nueve pasajeros, los concesionarios, permisionarios, u operadores aéreos presenten a la Autoridad Aeronáutica, su Manual General de Mantenimiento de acuerdo a lo establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.

Nota 2: La vigencia de la autorización del Manual General de Mantenimiento será indeterminada siempre y cuando los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kg o equipados con uno o más motores turbo reactores y matrícula mexicana, cumpla en todo momento con lo estipulado en la presente norma.” (Énfasis añadido)

Por lo anterior, la COFEMER considera debidamente atendida la observación mediante la justificación que otorgó esa Dependencia, así como por la modificación realizada al proyecto de NOM.

C. Del Análisis Costo-Beneficio

La SCT presentó en el apartado 9 de la versión de la MIR del 4 de septiembre de 2013, 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”.

Tabla 1. Estimación de los costos

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

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR del 4 de septiembre de 2013.

Sin embargo, en la versión de la MIR del 16 de diciembre de 2013, esa Secretaría presentó cinco nuevos anexos con información referente al análisis costo-beneficio y modificó uno de ellos. En particular, se anexaron a la MIR, los archivos denominados “30303.177.59.1.ANEXO 7 COSTOS UNITARIOS.pdf”, “30303.177.59.1.Anexo 8 Agente Estándar.pdf”, “30303.177.59.1.Anexo 9 MIR Costos incrementales Proy NOM versus la NOM-2001.pdf”, “30303.177.59.20.ANEXO 12 NOM-009 COSTOS ASOCIADOS A LA REGULACIÓN.pdf” y “30303.177.59.20.ANEXO 13 AHORROS OBTENIDOS POR DISMINUCIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS.pdf” y se modificó el anexo



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Constitución 100, México, D.F. 06000

denominado “30303.177.59.1.ANEXO 2 MIR NOM-006 ACCIDENTES-INCIDENTES DE AERONAVES EN MÉXICO.pdf”

Igualmente, en su respuesta al Dictamen total (no final), la SCT presentó justificación a las observaciones realizadas por esta Comisión al análisis de costos y beneficios, mismas que se desglosan a continuación:

• **De los costos**

1. La COFEMER recomendó a esa Secretaría presentar los costos unitarios (por aeronave o tipo regulado) separado de los costos agregados, a efecto de ordenar el análisis costo beneficio.

Sobre el particular, la SCT indicó en el numeral 5, inciso a), segundo párrafo de su Respuesta a Dictamen del 1 de noviembre de 2013, que “(...) esta DGAC ha adecuado la MIR del proyecto en su apartado III.- Impacto de la Regulación. Punto 9, Costos; así mismo se ha integrado el análisis, dentro del “Anexo 7 Costos Unitarios””.

Sobre el particular, la COFEMER observa que esa Dependencia incluyó el Anexo 7 los costos unitarios totales y desglosados por tipo regulado como se muestra a continuación:

Tabla 2. Costos Unitarios por Tipo Regulado⁶

Concepto (Totales)	Monto anualizado
Costo personal ⁷	\$ 797,500.00
Costo realización de documentos ⁸	\$ 45,000.00
Costo administrativo ⁹	\$874.00.00
Costo equipo/herramienta ¹⁰	\$121,690.08
Costo instalaciones (hangar) ¹¹	\$1,200,000.00

⁶ Para las consideraciones de agente estándar se resolvió tomar una flota de 3 aeronaves debido a que, de acuerdo con información del Anexo 8 a la MIR del 16 de diciembre, hay un total de 275 Manuales Generales de Mantenimiento revisados respecto a un total de 885 aeronaves.

⁷ Para el agente tipo se consideró el sueldo anual de: i) un ingeniero (\$185,000), ii) tres técnicos en mantenimiento (\$500,000) y iii) un analista (\$112,500).

⁸ Fue considerado un costo unitario de \$15,000 para cuatro documentos, a saber: i) Manual General de Mantenimiento, ii) Programa de mantenimiento, iii) Programa de mantenimiento e inspección y, iv) Programa de confiabilidad.

⁹ Para el costo administrativo, se consideró el pago de derechos de la autorización del Manual General de Mantenimiento (\$702) y el pago por la enmienda del mismo (\$172).

¹⁰ Para los costos por equipo y herramientas fueron considerados tres elementos de cada uno de los siguientes: dinamómetro (\$50,014.14), manómetro (\$10,233.56), micrómetro (\$10,293.65), multifmetro (\$10,497.51), torquímetro (\$24,108.22), Vernier (\$7,648.57) y caja de herramientas (\$8,894.07).

¹¹ Se consideró un costo por arrendamiento de hangar anual de \$1,200,000.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas del Estado de Querétaro
 Secretaría de Economía y Finanzas Públicas del Estado de Querétaro

Concepto (Totales)	Monto anualizado
Costo Capacitación ingeniero, técnico y analista ¹²	\$66,216.60
Costo Mobiliario ¹³	\$35,561.90
Costo de Equipo y Software ¹⁴	\$33,651.35
Implementación de Sistema de Calidad ¹⁵	\$100,000.00
Total	\$ 2,400,493.93

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR.

Por lo anterior, esta Comisión considera oportuna la incorporación de costos unitarios por tipo de regulado, para otorgar una mayor claridad y robustez al análisis costo beneficio.

- Este Órgano Desconcentrado observó 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, esta Comisión recomendó a esa Secretaría que 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.

Sobre el particular, la SCT indicó en el numeral 5, inciso b), segundo párrafo de su Respuesta a Dictamen del 1 de noviembre de 2013, lo siguiente:

“Al respecto, esta DGAC ha hecho el análisis correspondiente a su recomendación. Dentro del estudio realizado, se efectuó un referencia cruzada del Proyecto de NOM versus la NOM anterior dentro del Anexo 9; de dicho análisis se detectó que el Proyecto de Norma contiene en su mayoría los mismos requerimientos de la NOM anterior; sin embargo en el Proyecto en comento, se detallan los lineamientos en forma más específica (caso del Sistema de Gestión de Calidad), lo anterior para evitar la discrecionalidad en los requerimientos solicitados a los particulares; de igual manera se hace de su conocimiento de la modificación dentro del apartado III

¹² Fue considerado un costo de capacitación inicial para un ingeniero por \$14,250, tres técnicos en mantenimiento por \$42,750 y para un analista de \$9,217. Asimismo, fue considerado un costo de capacitación recurrente de \$12,750 para el ingeniero, \$38,250 para tres técnicos en mantenimiento y de \$9,217 para un analista.

¹³ Para el costo del mobiliario fueron considerados tres escritorios (\$11,116.30), tres sillas (\$5,555.59), tres archiveros (\$8,165.39) y tres libreros (\$10,724.63).

¹⁴ Se consideró un costo por dos computadoras de escritorio por \$26,325.33 y un costo por software de \$7,326.02.

¹⁵ Para la implementación del sistema de calidad fueron consideradas dos auditorías anuales con un costo de \$50,000 para cada una.



de la MIR, en el número 9 de costos, la modificación de costos incrementales. Así mismo de dicho análisis se detectó el siguiente nuevo requerimiento:

A través del numeral 4.1 del proyecto en comento, se obliga a los Operadores Aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5700 kg. o equipados con uno o más motores turboreactores y matrícula mexicana, a contar con un Manual General de Mantenimiento.

Finalizando, como conclusión, la actualización de la NOM anterior al Proyecto de NOM no generará ningún costo adicional debido a que el Proyecto, como se planteó anteriormente, tiene el objetivo de evitar la discrecionalidad, asimismo con respecto a la nueva figura obligada a cumplir con el Proyecto (Operador Aéreo) no generará costos para los Concesionarios y/o Permisarios que tengan que actualizar los nuevos requerimientos del Proyecto. Del análisis anterior se hace de su conocimiento la modificación dentro del apartado III impacto de la regulación de la MIR, en el número 9 de costos, la integración de costos incrementales y su Anexo 9.”

Sobre el particular, la COFEMER considera oportuno el análisis cruzado de las disposiciones del PROY-NOM-006-SCT3-2011 versus la NOM-006-SCT3-2001 contenido en el Anexo 9 a la MIR del 16 de diciembre de 2013, y observa que con la aplicación de la NOM en análisis no se configuran costos incrementales en relación con las disposiciones contenidas en la NOM-006-SCT3-2001.

3. Respecto de las acciones regulatorias incrementales, esta Comisión solicitó en el Dictamen Total (no final) a esa Secretaría identificara en qué medida la ausencia de estas obligaciones en el marco normativo, incrementará el riesgo de siniestralidad aérea.

Al respecto, esa Secretaría otorgó en el numeral 4, inciso c) segundo párrafo de su oficio de Respuesta a Dictamen la siguiente justificación:

“En base a las estadísticas generadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y a sus registros de pólizas emitidas, existe una póliza siniestrada por cada tres pólizas contratadas, lo que implica un riesgo sumamente alto para el volumen de aeronaves aseguradas (ver Anexo 2, pág. 6). Aunado a lo anterior y en base al “Anexo 2 los Accidentes/Incidentes de Aeronaves en México”, la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación ha segregado de este reporte seis eventos directamente relacionados con aspectos de mantenimiento (ver Anexo 2, pág. 3), adicionalmente, once correspondientes al factor humano, los cuales se encuentran correlacionados (ver Anexo 2, pág. 4). La mejora a esta norma pretende mitigar los efectos existentes de la naturaleza de esta siniestralidad.”

De lo anterior, la COFEMER toma nota de la justificación otorgada por esa Secretaría a la solicitud realizada en el Dictamen Total (no final).

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, la COFEMER recomendó a esa Dependencia, en la medida de lo posible, identificar los agentes estándar que conforman la industria y realizar un desglose de los costos particulares por “agente estándar” o presentar un costo promedio ponderado.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Independencia 100, México, D.F. 06060

Al respecto, la SCT indicó en su oficio del 1 de noviembre de 2013 lo siguiente:

“Con respecto a su recomendación, esta DGAC ha realizado el estudio correspondiente, esto con la finalidad de identificar el agente estándar solicitado, el cual ha dado un valor promedio de 3 aeronaves por usuario del Manual General de Mantenimiento, cabe señalar que el estudio se encuentra integrado en la MIR, dentro de su apartado III, número 9 de costos, Anexo 8 Agente Estándar.”

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado considera como atendida la recomendación realizada.

5. Asimismo, 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, esta Comisión recomendó a la SCT manifestara la magnitud de los costos agregados.

Sobre el particular, esa Dependencia manifestó en su oficio del 1 de noviembre de 2013 lo siguiente:

“Con respecto a su observación, esta DGAC ha realizado el estudio correspondiente, integrando los costos agregados dentro del Anexo 7 (pág. 7), así mismo se ha modificado la MIR dentro de su apartado III, número 9, Costos, incluyendo dichos costos agregados.”

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado considera como atendida la recomendación realizada.

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, esta Comisión consideró recomendable que esa Secretaría 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.

Al respecto, la SCT señaló en su Respuesta a Dictamen que “(...) esta Dependencia ha integrado el costo del trámite en comento en la MIR dentro de su apartado III, número 9 incluyendo dichos costos unitarios (sueldos de analistas, mobiliario, capacitación del personal, equipo de cómputo y software). Así como dentro del Anexo 7.”

Sobre el particular, la COFEMER considera como atendida dicha observación.

7. De igual forma, esta COFEMER observó 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, este Órgano Desconcentrado solicita a esa Dependencia precisar si los \$156 se refieren al pago de derechos por la revisión del Manual que realizará la Autoridad

"2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano"



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Independencia 100, México, D.F. 06060

Aeronáutica, y que en caso de no ser el pago de derechos, la COFEMER indicó en su Dictamen Total (no final) que sería oportuno que la SCT indicara si los \$156 monetizan el incremento en horas por la revisión de los manuales derivado de la nueva regulación.

Sobre el particular, la SCT manifestó en su oficio de Respuesta a Dictamen con fecha 1 de noviembre de 2013 lo siguiente:

"Al respecto, esta DGAC hace de su conocimiento que el pago referido anteriormente se ha integrado y enmendado en el Anexo 7 (pág 2 "Costos de Realización de Documentos"), incluyéndose el mismo dentro de la modificación a la MIR, en su apartado III, número 9 de costos."

Sobre el particular, esta Comisión considera como atendida dicha observación.

8. Asimismo, este Órgano Desconcentrado recomendó a la SCT evaluar la propuesta regulatoria en un horizonte de 5 o 10 años, según considerara conveniente, indicara la tasa de descuento apropiada para el sector y presentara el Valor Presente Neto.

Sobre lo anterior, esa Dependencia dio respuesta a dicha recomendación señalando que *"(...) esta DGAC hace de su conocimiento que se realizó el estudio del horizonte de evaluación a 10 años, y se ha integrado en el Anexo 12, por igual se hace de su conocimiento de la modificación a la MIR en su apartado III, número 9, incluyendo el horizonte de evaluación a 10 años, y tasa de descuento del 12 %."*

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado considera como atendida dicha recomendación.

9. Finalmente, la COFEMER solicitó a esa Dependencia considerar incluir los costos generados por el numeral 5.8.1 del cuerpo del anteproyecto, el cual establece que para el cumplimiento de los procedimientos de mantenimiento, todo concesionario, permisionario u operador aéreo, debe establecer un sistema de gestión de la calidad para supervisar el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos, o previendo un sistema de inspección que asegure que todo mantenimiento se realice de la forma apropiada.

En respuesta a esta solicitud, esa Secretaría indicó que *"(...) ha integrado el costo del trámite en comento en el Anexo 7. (pág. 5 "Implementación del Sistema de Calidad"). Así mismo esta DGAC ha adecuado la MIR del proyecto en su apartado III.- Impacto de la Regulación. Punto 9, Costos."*

Al respecto, esta Comisión considera como atendida dicha recomendación.

Por todo lo anterior, este Órgano Desconcentrado observa que la Secretaría desglosó y detalló en los Anexos 7, 8 y 9 de la MIR, en atención a las observaciones realizadas en el Dictamen Total (no final), todos y cada uno de los supuestos utilizados para obtener dichas cantidades.

Por todo lo anterior, la COFEMER considera oportuno el análisis detallado que realizó esa Secretaría a fin de poder esclarecer y aportar más elementos para cuantificar, de una manera más precisa y acertada, los costos que enfrentan los particulares sujetos a la regulación.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Constitución No. 100, Colonia Centro, Ciudad de México, CDMX, México

• **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 aéreos¹⁶ y 2) Ahorro de gasto por pérdida de la aeronave¹⁷; obteniendo las siguientes cantidades:

Tabla 3. Estimación de los beneficios

Concepto	Agregado
Ahorro de gasto en seguros aéreos	\$ 660 MDP
Ahorro de gasto por pérdida de aeronave	\$ 832 MDP
Total	\$1,492 MDP

Fuente: Datos de la SCT, en anexos a la MIR¹⁸

Esa Secretaría manifestó en la MIR del 16 de diciembre de 2013, que con la implementación de la regulación en comento se obtendrán beneficios aproximados por la cantidad de \$1,492,000,000; no obstante lo anterior, la COFEMER realizó una serie de observaciones y recomendaciones en su Dictamen Total (no final) sobre los supuestos del análisis de beneficios, a fin de dar claridad a los posibles beneficios que genera la aplicación de la regulación. En este sentido, la COFEMER solicitó a la SCT:

1. Señalara la cantidad de accidentes e incidentes en los que los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos han tenido que realizar el pago respectivo de los seguros de vida de los pasajeros.

Asimismo, la COFEMER recomendó a la SCT precisar 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 solicitó a esa Dependencia que, en caso de ser pertinente, realizara una estimación de los gastos que deben erogar los particulares sujetos a la regulación en caso de que hubiera gente lesionada en los accidentes o incidentes que tengan las aeronaves.

¹⁶ 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 personas morales que presten los servicios de despacho de vuelos, de despacho de vuelos y control operacional, así como despacho de vuelos y control operacional centralizado, tendrían que cumplir con lo estipulado en el capítulo XIII, artículo 74 y 75 de la Ley de Aviación Civil, 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.

¹⁷ Para el cálculo del ahorro de gasto por pérdida de la aeronave, esa Dependencia consideró: i) el valor intermedio del precio de una aeronave con matrícula mexicana (\$416,000,000) y, ii) que en México ocurren 2 accidentes en promedio por año.

¹⁸ 30303.177.59.20.ANEXO 10 MIR NOM-009 COTIZACION DE SEGUROS AEREOS.pdf y 30303.177.59.20.ANEXO 11 MIR NOM-009 COTIZACION DE AERONAVES UTILIZADAS EN MEXICO.pdf



Al respecto en su Respuesta a Dictamen, la SCT manifestó lo siguiente:

*“Al respecto de los requerimientos solicitados, con base al “Anexo 2 Accidentes/Incidentes de Aeronaves en México”, la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación de esta DGAC a mi cargo, ha segregado de este reporte **seis eventos directamente relacionados y once de factor humano los cuales se encuentran correlacionados** (ver Anexo 2, pág. 3 y 4). Así mismo, con respecto a las estadísticas generadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, **existen en el periodo 2008-2011 un volumen de siniestros mínimo de 379 y un máximo de 415** (ver Anexo 2, pág. 6), por lo que se considera un **impacto ponderado de 300 seguros.**” (Énfasis añadido).*

Sobre el particular, esta Comisión considera que fue debidamente atendida y justificada la observación realizada, mediante la respuesta otorgada por esa Secretaría.

2. Identificara el porcentaje en que para México pudiera reducirse o mitigarse los accidentes aéreos derivados de la aplicación del presente proyecto de NOM y que con dicho dato esa Secretaría calculara, como una proporción, los ahorros que se obtendrían por la disminución en las pérdidas de aeronaves y pago de seguros.

Al respecto, en el numeral 6, inciso b), segundo párrafo de la Respuesta a Dictamen del 1 de noviembre de 2013 la SCT manifestó lo siguiente:

*“Al respecto está SCT ha identificado los accidentes originados por falta de mantenimiento de las aeronaves, **los cuales constituyen el 2.7%, a nivel mundial** (ver Anexo 13, pág. 5); así mismo se ha consultado las estadísticas generadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas; lo anterior para obtener los montos brutos de siniestros de aeronaves. Considerando ambos factores descritos anteriormente se ha hecho el cálculo de los ahorros que se obtendrían por la implementación correcta del Proyecto de NOM de referencia. Cabe señalar que dicho estudio se ha integrado a la MIR, en su apartado **III.- Impacto de la Regulación. Punto 9, Beneficios “Anexo 13 Ahorros Obtenidos por Disminución de Accidentes Aéreos.”**” (Énfasis añadido).*

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado considera que esa Dependencia atendió y justificó la observación realizada parcialmente. Lo anterior debido a que si bien se calculan los ahorros por la mitigación de los accidentes originados por falta de mantenimiento de las aeronaves como un porcentaje del total, esa Secretaría en su proyección de beneficios a diez años utiliza como referencia los montos brutos totales de los siniestros.

Por ello, y a efecto de brindar una mayor transparencia en el análisis de costos y beneficios y en la elaboración de la regulación, esta Comisión reitera su observación y recomienda a esa Secretaría que en futuros anteproyectos y MIR identifique y ocupe la proporción de la accidentabilidad atribuible a la “no emisión” de la regulación propuesta que existe en el sector.

3. Calculara el Valor Presente Neto de los costos de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 o 10 años según considera conveniente e indicara la tasa de descuento que suponga apropiada para el sector.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Constitución No. 100, Colonia Centro, Ciudad de México, D.F. 06000
Tel: 52 55 5620 4000 Fax: 52 55 5620 4001

- **De los beneficios superiores a los costos**

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, permissionario 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..

Sin embargo, esta Comisión solicitó en su Dictamen Total (no final) a esa Secretaría calcular el Valor Presente Neto de los costos de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 o 10 años según considera conveniente e indicar la tasa de descuento que suponga apropiada para el sector.

Asimismo, este Órgano Desconcentrado observó que la SCT fue 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.

Sobre el particular, en el numeral 6, inciso c), segundo párrafo del oficio número 4.1.-2913 de Respuesta a Dictamen con fecha 1 de noviembre de 2013 esa Dependencia indicó lo siguiente:

“Al respecto esta DGAC, en atención a lo solicitado por esa Comisión, ha adecuado la MIR del Proyecto de NOM en estudio, en su apartado III.- Impacto de la Regulación. Punto 9, Beneficios; asimismo se ha integrado el análisis de costo beneficio (ACB) ponderado en el “Anexo 12 Costos Asociados a la Regulación, su proyección a 10 Años, VPN Beneficios-Costos y tasa de descuentos del 12 %” (Énfasis añadido).

Sobre el particular, la COFEMER observa que esa Dependencia integró a la MIR el Anexo 12 con los costos y beneficios de la regulación y su proyección a 10 años con una tasa del 12%.

Para los costos, la SCT consideró los siguientes rubros: sueldos y salarios; realización de documentos; pago de derechos; equipo y herramienta; hangar (arrendamiento); capacitación; mobiliario; equipo/software; sistema de calidad, como se muestra a continuación:

"2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano"



Coordinación General de Atención al Ciudadano y Regulatoria
 Dirección de Atención al Ciudadano y Regulatoria

Tabla 4. Costos asociados a la regulación (pesos)

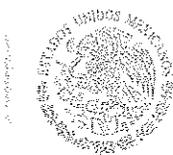
Periodo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Comenio/AÑO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
MGM (Miles de pesos)	10	19	28	37	46	55	64	73	82	91
Sueldos y salarios personal	15,152,500	15,152,500	14,355,000	15,152,500	14,355,000	14,355,000	12,760,000	12,760,000	11,962,500	13,557,500
Realización de documentos	855,000	855,000	810,000	855,000	810,000	810,000	720,000	720,000	675,000	765,000
Pagos de derechos	16,606	16,606	15,732	16,606	15,732	15,732	13,984	13,984	13,110	14,858
Equipo y herramienta	2,312,111	2,312,111	2,190,421	2,312,111	2,190,421	2,190,421	1,947,041	1,947,041	1,825,351	2,068,731
Hangar (arrendamiento)	22,800,000	22,800,000	21,600,000	22,800,000	21,600,000	21,600,000	19,200,000	19,200,000	18,000,000	20,400,000
Capacitación	1,258,115	1,144,115	1,083,899	1,144,115	1,083,899	1,083,899	963,466	963,466	903,249	1,023,682
Mobiliario	675,676	675,676	640,114	675,676	640,114	640,114	568,990	568,990	533,429	604,552
Equipo/Software	639,376	639,376	605,724	639,376	605,724	605,724	538,422	538,422	504,770	572,073
Sistema de Calidad	1,900,000	1,900,000	1,800,000	1,900,000	1,800,000	1,800,000	1,600,000	1,600,000	1,500,000	1,700,000
Subtotal de Costos	45,609,385	45,495,385	43,100,891	45,495,385	43,100,891	43,100,891	38,311,903	38,311,903	35,917,409	40,706,397
Factor de descuento (12%)	0.89	0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32
Costo total con descuento	40,722,655	36,268,642	30,678,363	28,913,139	24,456,603	21,836,253	17,330,359	15,473,535	12,952,178	13,106,370

Valor Presente Neto Costos \$ 241,738,107

Fuente: Datos de la SCT, en anexo a la MIR: 30303.177.59.20.ANEXO 12 NOM-009 COSTOS ASOCIADOS A LA REGULACIÓN.pdf

Mientras que para los beneficios, esa Secretaría consideró el ahorro derivado de la prevención de siniestro de aeronaves (casco) y siniestro de aeronaves (responsabilidad civil), tal como se muestra a continuación:

¹⁹ Para la proyección de los MGM que se espera serán autorizados, la SCT utilizó el método de "valor media móvil" con el histórico de las autorizaciones otorgadas entre los años 2004 y 2013. (Ver Anexo 8 a la MIR).



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio
Dirección de Orientación y Seguimiento

Tabla 5. Beneficios asociados a la regulación (miles de pesos)

Periodo	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Siniestro aeronaves (casco)	355,200	339,888	347,289	344,548	346,731	344,614	345,795	345,422	345,641	345,368
Siniestro aeronaves (RC)	20,089	19,475	19,378	19,228	19,508	19,536	19,425	19,415	19,422	19,461
Subtotal de beneficios	375,290	359,363	366,668	363,777	366,240	364,150	365,221	364,838	365,064	364,830
Factor de descuento	0.89	0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32
Beneficios con descuento	355,080	286,482	260,987	231,186	207,814	184,490	165,207	147,351	131,645	117,465

Valor Presente Neto Beneficios \$ 2,067,712,666

Fuente: Datos de la SCT, en anexo a la MIR: 30303.177.59.20.ANEXO 12 NOM-009 COSTOS ASOCIADOS A LA REGULACIÓN.pdf

Como se observa en las tablas precedentes, la SCT manifiesta que el Valor Presente Neto (VPN) de los costos asciende a \$241,738,107 mientras que el VPN de los beneficios es por \$2,067,712,666. Por lo anterior, de la diferencia del VPN de los Beneficios y del VPN de los Costos se obtiene que el **Beneficio Neto del proyecto de NOM es de \$1,825,974,559.**

Al respecto, la COFEMER considera oportuno el análisis que realizó esa Secretaría a fin de poder esclarecer y enriquecer el análisis de costos y beneficios que conllevará la aplicación de la regulación, considerando un horizonte de tiempo.

No obstante lo anterior, esta Comisión observa que el análisis de los costos y beneficios integrado en el Anexo 12 contiene elementos diferentes a los considerados en los otros Anexos, en particular respecto a la estimación de los beneficios asociados a la regulación. Por ello, la COFEMER considera recomendable que en futuros análisis de costos y beneficios de la regulación la SCT integre todos los elementos en el mismo análisis y realice una explicación clara de los supuestos que fueron ocupados para llegar a cada una de sus estimaciones, con la finalidad de otorgar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación y que los particulares y cualquier interesado en la propuesta puedan advertir que la propuesta regulatoria conlleva beneficios superiores a los costos de cumplimiento y el máximo bienestar social.

V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

Respecto del cumplimiento y aplicación de la propuesta regulatoria, esta Comisión observó en su Dictamen Total (no final) 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

"2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano"



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Calle de la Independencia No. 1000, México, D.F. 06060

requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de oficinas de despacho en sus diferentes modalidades, recientemente revisadas en esta COFEMER.

Asimismo, en dicho Dictamen, la COFEMER recomendó a esa Dependencia prever y en su caso incorporar al anteproyecto, si sería necesario contratar más personal, considerar el apoyo de Unidades de Verificación, o bien el establecer calendarios de verificación.

Sobre el particular, la SCT manifestó en su oficio número 4.1.-2913 su respuesta al Dictamen total (no final) lo siguiente:

"En atención a su solicitud esta Dependencia ha modificado la sección IV Cumplimiento y aplicación de la propuesta, de la MIR del anteproyecto en comento, para dar atención a su recomendación. Así mismo, referente a la consideración de apoyo de Unidades de Verificación; existe una convocatoria vigente publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de abril del 2007, para la acreditación y aprobación de Unidades de Verificación para la evaluación de la conformidad de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de seguridad operacional. Con dicha convocatoria, esta DGAC considera el apoyo de terceros siempre y cuando se cumpla lo establecido por la convocatoria antes citada. Cabe señalar que en la actualidad esta Dependencia no cuenta con Unidades de Verificación acreditadas para el anteproyecto en cuestión, y en su momento, actualizará los lineamientos para la acreditación y aprobación de Unidades de Verificación para la evaluación de la conformidad de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de Seguridad Aérea Operacional que incluyan las versiones actuales de las regulaciones." (Énfasis añadido).

Al respecto la COFEMER considera pertinente la justificación presentada por la Secretaría en relación con el cumplimiento y aplicación de la propuesta regulatoria.

No obstante lo anterior, esta Comisión considera recomendable el que la SCT valore agilizar el proceso para actualizar los lineamientos para la acreditación y aprobación de Unidades de Verificación para los Procedimientos de Evaluación de la Conformidad de las NOMS en materia de Seguridad Operacional Aérea, con la finalidad de incentivar el cumplimiento de los procesos de verificación y cumplimiento de las NOMs.

Igualmente, este Órgano Desconcentrado observó, en este apartado, que la SCT es omisa en 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 y consideró oportuno que esa Dependencia realizara las modificaciones correspondientes en el cuerpo del anteproyecto.

Sobre el particular, en el numeral 7, inciso b), segundo párrafo del oficio de Respuesta a Dictamen Total (no final) con fecha 1 de noviembre de 2013, esa Dependencia indicó lo siguiente:

"Al respecto esta Dependencia hace de su conocimiento que a través del numeral 10.1. del Proyecto, con fundamento en el Artículo 34. del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se establece un plazo de 60 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación para que entre en vigor el presente proyecto." (Énfasis añadido).

En este sentido, la COFEMER considera debidamente justificada la observación realizada.

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, esta Comisión recomendó a esa Secretaría en el Dictamen total (no final) que identificara algunos indicadores de desempeño a efecto de contar con datos suficientes para que esa Dependencia pueda llevar a cabo evaluaciones en el tiempo con la finalidad de analizar el logro de los objetivos de la regulación, sus efectos y pueda determinarse las acciones que mejoren su ejecución, y en su caso, la procedencia o no de su modificación.

Al respecto, la SCT señaló en su respuesta a Dictamen “(...) esta DGAC ha enmendado la sección V Evaluación de la propuesta de la MIR del anteproyecto en comento, para dar atención a su recomendación.”

Sobre el particular, esta Comisión observa que el numeral 12 de la MIR fue enmendado por la SCT para quedar de la siguiente manera:

“El mecanismo cuantificable para la evaluación del anteproyecto, una vez que se implemente, se efectuará a través de los siguientes instrumentos: • Número de solicitudes por año para la autorización de un Manual General de Mantenimiento. • Número de solicitudes autorizadas y número de solicitudes rechazadas por año, a partir de la entrada en vigor del presente Anteproyecto, emitidas por esta Secretaría. • Número de solicitudes de información ingresadas anualmente por los concesionarios y permisionarios, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kg, que operen o pretendan operar de acuerdo a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento. • Número de inconformidades ingresadas anualmente por los concesionarios y permisionarios, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 kg, por la implementación del anteproyecto en cuestión. • Tiempos de procesamiento ponderados por año durante el proceso y obtención de la autorización de un Manual General de Mantenimiento. Estos indicadores de desempeño se realizarán y vigilarán de forma continua por la DGAC a través de las áreas correspondientes, las cuales capturarán dichos datos para analizar los beneficios antes y después de la emisión de la regulación en cuestión.”

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado considera atendida la observación, debido a que esa Secretaría indica la construcción de diversos indicadores mediante los que podrá monitorear de manera continua el desempeño del anteproyecto regulatorio.

Finalmente esta Comisión recomendó a la SCT diseñar un índice de siniestralidad mediante el cual pudiera evaluarse de manera *expost*, cómo contribuye esta NOM en la reducción de estos siniestros.

Sobre el particular, esa Secretaría respondió a dicha recomendación señalando en el numeral 8, inciso b), segundo párrafo de su Respuesta a Dictamen lo siguiente: *“(de conformidad a su recomendación, esta DGAC la tomará en cuenta, a través de la coordinación con la Dirección de Análisis de Accidentes e Incidentes de Aviación y con las áreas relacionadas al tema, con la finalidad de generar índices de siniestralidad, conforme los utilice la industria a nivel mundial, que muestren los resultados por la implementación del proyecto en comento.”*

Por lo anterior, la COFEMER considera adecuada la justificación otorgada por la Secretaría y valora los esfuerzos que realizará para que genere índices de siniestralidad que muestren los resultados de la implementación de la regulación, en coordinación con diversas áreas.



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Carretera México-Toluca, s/n, Col. San Antonio Abasco, México, D.F. 06702

VII. Consulta Pública

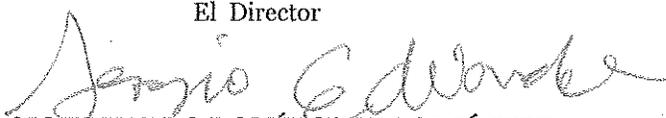
En cumplimiento con lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, este Órgano Desconcentrado hizo público el anteproyecto de mérito a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió. Al respecto, esta Comisión manifiesta que a la fecha de la emisión del presente Dictamen, esta Comisión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

Por lo expresado con antelación, la COFEMER resuelve emitir el presente **Dictamen Final** de conformidad con lo establecido en el Anexo Único, numeral 5, del Procedimiento de MIR de Impacto Moderado, inciso d) 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*, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los artículo 9, fracción XI y último párrafo del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como el Artículo Segundo, 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 Director



SERGIO EDUARDO DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ

NPFG

RECIBIDO SEP 11 12

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Carretera México-Toluca, s/n, Col. San Antonio Abasco, México, D.F. 06702