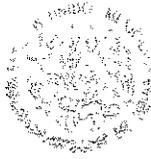


SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



Subsecretaría de Transporte  
Dirección General de Aeronáutica Civil

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

4.1.- 2913

México, D. F., a 10 1 NOV 2013

**EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG**  
**Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio**  
**Comisión Federal de Mejora Regulatoria**  
Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8,  
Col. Aculco, Del. Magdalena Contreras  
México, Distrito Federal, C.P. 10400

**Asunto:** Respuesta a Dictamen Total del Proyecto  
PROY-NOM-006-SCT3-2011, Que establece el  
contenido del Manual General de Mantenimiento.

En atención a su oficio con número COFEME/12/2777 con fecha del 18 de septiembre de 2012, mediante el cual se emite el 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", al respecto me permito dar respuesta al mismo y aceptación de sus comentarios y recomendaciones de la siguiente manera:

I. En la sección **IV Impacto de la regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "A." numeral 1. Del trámite denominado Manual General de Mantenimiento se tienen los siguientes requerimientos:

- a) En el inciso (i [pág. 9]), se solicita especificar si el trámite SCT-02-036-A es equivalente al que se pretende crear en el Proyecto de NOM de referencia, o si se refiere a un trámite distinto.

Al respecto, 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.

- b) A través del inciso (ii [pág. 10]) **Del tipo de Trámite**, esa Comisión recomienda a esta Dependencia, que para próximos anteproyectos se elija la respuesta apegada a la tipología de trámites con los que se enuncian en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), es decir, Trámites de Conservación, Consulta, Obligación, Beneficio o servicio, o en su caso de Procedimiento.

SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



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

- c) Por medio del inciso (iii [pág. 10]), **Del Plazo de Respuesta** se insta a la SCT a valorar la conveniencia de reducir el plazo de respuesta establecido en la propuesta regulatoria.

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 LFPA, 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.

- d) Referente al inciso ( iv [pág. 10]) **Del plazo para subsanar omisiones**, se recomienda que la SCT prevea en el anteproyecto el plazo que tendrán los particulares para subsanar las omisiones que, en su caso, les prevenga la Autoridad Aeronáutica.

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.

- e) Por medio del inciso (v [pág. 11]) **De la Vigencia**, esa Comisión considera oportuno que esta Dependencia especifique la vigencia del trámite en el cuerpo del anteproyecto, igualmente sería oportuno que describa el término indeterminado.

Al respecto, esta DGAC hace de su conocimiento que se ha tomado en cuenta su recomendación, por lo que se ha modificado el numeral 4.1. del proyecto en comentario 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 comentario.

SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



2. En la sección **IV Impacto de la regulación** referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "A." numeral 1. Del trámite de conservación de documentos y registros en materia de aviación civil (pág. 11), se tienen los siguientes requerimientos:

a) Señalar las disposiciones del anteproyecto que fundamentan el trámite de "Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil" que se indica en la MIR.

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.

b) Por otra parte, también esa Comisión recomienda a esta Dependencia, prever la existencia de modalidades, es decir, que en la medida de lo posible se definan los casos o las categorías en las que la SCT pudiera clasificar el trámite de conservación, con la finalidad de facilitar el acceso a la información específica que les aplica a los usuarios y para cada una de éstas especificar los documentos a conservar y su periodo de conservación, es decir el plazo en que los sujetos a la NOM deberán resguardar los documentos.

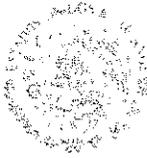
De conformidad a lo antes solicitado, esta DGAC acepta su recomendación y ha resuelto modificar la MIR del anteproyecto en su apartado III.- Impacto de la Regulación, Pregunta 6; con la finalidad de crear el trámite SCT-02-194 Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil en la 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.

c) Por último, esa Comisión recomienda a esta Dependencia, que se elija la respuesta apegada a la tipología de trámites con los que se enuncian en la LFPA, es decir, Trámites de Conservación, Consulta, Obligación, Beneficio o servicio, o en su caso de Procedimiento.

Al respecto, se informa que 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.

3. En la sección **IV Impacto de la regulación** referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "A." numeral 2. De los trámites no identificados en la MIR (pág. 12), se tienen los siguientes requerimientos:

a) Por medio del inciso (a. [pág. 12]) se solicita identificar y en su caso incorporar al anteproyecto, para el trámite identificado en el numeral 5-14, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la LFPA, o en su defecto, justificar las razones por las que no lo considerará un trámite federal. Asimismo para el trámite del numeral antes mencionado, señalar en qué momento el particular deberá presentar la información referida a la Autoridad Aeronáutica.



De lo anterior, 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 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.

- b) A través del inciso (b. [pág. 13]) se solicita a la SCT indicar si el numeral 5.11.5. implica la modificación del trámite con la homoclave SCT-02-037 denominado "Aprobación de los programas de mantenimiento e inspección de las aeronaves y sus componentes", 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. Asimismo, esa comisión observa que es opcional la presentación del programa de mantenimiento por separado del MGM; pero advierte que el numeral 9.6. del anteproyecto no contempla dicho programa en comento como documento anexo a la solicitud para la autorización del MGM. Por la anterior también se solicita a la SCT precisar el o los mecanismos de presentación del Programa de Mantenimiento, y en su caso realizar las modificaciones correspondientes en el anteproyecto.

Al respecto, 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.

4. En la sección **IV Impacto de la regulación** referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "**B.**" (pág. 13), se tienen los siguientes requerimientos:

- a) Por medio del numeral 1 (pág. 14) se sugiere incluir en el proemio la cancelación de la NOM-006-SCT3-2001 Que establece el contenido del Manual de Operaciones, en virtud de tomarse como antecedente.

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.

- b) A través del numeral 2 **De las disposiciones de la NOM**, fracción (i [pág. 14]), del oficio que se atiende, se hace mención respecto de los diversos incisos en donde se establece la frase "de conformidad con la disposición aplicable" solicitándonos ser más explícitos respecto a esto con la finalidad de brindar mayor certeza jurídica al particular.



Al respecto se le hace de su conocimiento que en el numeral 3.24 del Proyecto se define "ordenamiento jurídico" en lugar de "disposición aplicable", así mismo se ha eliminado el termino 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.

- c) A través del numeral 2 **De las disposiciones de la NOM**, fracción (ii [pág. 14]), se solicita a esta DGAC explique y justifique la acción regulatoria del numeral 9.9 del proyecto en comento, en donde 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. Es decir de que forma esta acción regulatoria contribuye a la seguridad de las aeronaves y en su caso, al objetivo regulatorio de la NOM.

De conformidad a lo antes solicitado, esta DGAC le informa 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.

- d) A través del numeral 2 **De las disposiciones de la NOM**, fracción (iii [pág. 15]), se le recomienda a esta DGAC valorar la conveniencia de incluir las definiciones de programa de confiabilidad, sistema de gestión de la calidad y sistema de inspección en los numerales correspondientes del anteproyecto, con la finalidad de otorgar a los particulares certeza en la aplicación de la regulación.

Al efecto, 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.

- e) De conformidad con el numeral 3 **Del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)** (pág 17); en el **sub-inciso "a."** (pág. 17), esa Comisión observa que el anteproyecto 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 de evitar discrecionalidad en la aplicación de la regulación, sería oportuno que esa Dependencia considerará 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 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%20la%20DGAC/Diretorio%20de%20inspecciones/volii.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.

- f) A través del numeral 3 **Del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)** (pág. 17); en el **sub-inciso "b."** (pág. 17), se recomienda a esta DGAC valorar la conveniencia de precisar en el anteproyecto el tipo de constancia y su vigencia que deberá emitir la SCT a efecto de que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos puedan comprobar su conformidad con respecto a la NOM.

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.

- 5) Del punto "C", **De los Costos** (pág. 17), se tienen los siguientes requerimientos:

- a) En el **numeral 1.** (pág. 18), se recomienda a esta DGAC a efecto de ordenar el análisis costo-beneficio, presentar los costos unitarios (por aeronave o tipo regulado), separados de los costos agregados.

Con respecto a su recomendación, 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".

- b) A través del numeral 2. (pág. 18), se recomienda a esta DGAC identificar y cuantificar los costos incrementales derivados del Proyecto de NOM versus la NOM vigente; lo anterior debido a que se 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 solo deban hacer ajustes para estar de conformidad con las actualizaciones y modificaciones de la NOM. Por ejemplo, el costo por la implementación del sistema de Gestión de Calidad, mismo que no se prevé en la NOM vigente.



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 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 planteo 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.**

- c) Mediante el **numeral 3.** (pág. 18), esa Comisión solicita a esta Dependencia identificar en qué medida la ausencia de estas obligaciones en el marco normativo, incrementará el riesgo de siniestralidad aérea.

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.

- d) En el numeral 4 (pág. 18), 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 cuenta cada particular para realizar sus operaciones, se recomienda en 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.



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.

- e) En el numeral 5 (pág. 18), se realiza la observación de que esta DGAC omite presentar los costos agregados de la elaboración del manual, con la finalidad de poder hacer comparables los costos de la regulación con sus beneficios, así como lograr mayor transparencia en la elaboración de la regulación, se recomienda a esta DGAC manifestar la magnitud de los costos agregados.

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.

- f) En el numeral 6 (pág. 18), derivado del trámite de conservación de documentos y registros en materia de aviación civil que se señala en el numeral 6 de la MIR se le recomienda a esta DGAC calcular 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 su 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.

De conformidad a lo solicitado por esa Comisión, 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 computo y software). Así como dentro del Anexo 7.

- g) Por medio del numeral 7 (pág. 19), del análisis del costo de revisión del manual, referente a precisar si los \$156 se refieren al pago de derechos por la revisión del manual que realizará la Autoridad Aeronáutica. Al respecto se solicita a esta Dependencia, en caso de no ser pago de derechos, sería oportuno que se indique si los \$156 monetizan el incremento en horas por la revisión de los manuales derivado de la nueva regulación.

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.

- h) En el numeral 8 (pág. 19), se recomienda a esta DGAC, calcular el valor Presente Neto de los costos de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 a 10 años según se considere conveniente e indicar la tasa de descuento que sea apropiada al sector.

Al respecto, 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 %.



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 en la forma apropiada.

En respuesta a esta solicitud, esta Dependencia 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**.

6) Del punto "C", **De los Beneficios** (pág. 19), se tienen los siguientes requerimientos:

- a) Mediante el **sub-inciso 1)** (pág. 20), se recomienda a esta DGAC señalar 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.

Así mismo se recomienda a esta Dependencia justificar la razón por la 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 MGM.

Igualmente se solicita a esta DGAC que en caso de ser pertinente realice una estimación de 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.

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.

- b) A través del **sub-inciso 2)** (pág. 20), se recomienda identificar el porcentaje en que para México pudiera reducirse o mitigarse los accidentes aéreos derivados de la aplicación del presente proyecto de norma, y con dicho dato calcular como una proporción los ahorros que se obtendrían por la disminución en las pérdidas de aeronaves y pago de seguros.

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



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"**

- c) Finalmente por medio del **sub-inciso 3)** (pág. 21), se recomienda a esta Dependencia calcule el valor presente neto de los beneficios netos de la propuesta regulatoria en un horizonte de evaluación de 5 a 10 años. Así mismo se recomienda, a través del último párrafo de los beneficios, identificar y cuantificar claramente el Beneficio Neto como resultado por la aplicación del proyecto de NOM, a efecto de identificar claramente que la regulación genera beneficios superiores a costos.

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 %".

- 7) En la sección **V Cumplimiento y aplicación de la propuesta** (pág. 21) se tiene la siguiente recomendación por parte de esa Comisión:

- a) A través del cuarto párrafo de dicha sección, se recomienda a esta DGAC prever y en su caso incorporar al anteproyecto de NOM, si sería necesario contratar más personal, así como también considerar el apoyo de Unidades de Verificación, o bien el establecer calendarios de verificación.

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 la regulaciones.

- b) Por medio del quinto párrafo de dicha sección se solicita a esta Dependencia manifestarse en la presente respuesta y, en su caso, realizar las modificaciones correspondientes en el cuerpo del anteproyecto, con respecto al 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.

SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



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.

8) En la sección VI. Evaluación de la propuesta (pág. 22) se tiene el siguiente requerimiento:

- a) Por medio del tercer párrafo de esta sección, esa Comisión recomienda a esta Dependencia identificar algunos indicadores de desempeño que se esperaría se mejorarán. 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 Ley Federal Sobre Metrología y Normalización.

Al respecto, se hace de su conocimiento que esta DGAC ha enmendado la sección V Evaluación de la propuesta de la MIR del anteproyecto en comento, para dar atención a su recomendación.

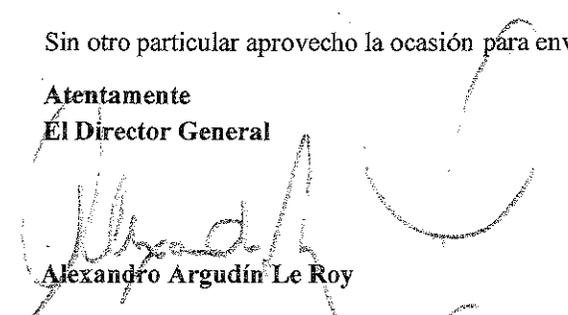
- b) Para finalizar, en el último párrafo, se recomienda a esta Dependencia diseñe un índice de siniestralidad mediante el cual pudiera evaluarse de manera expost, cómo contribuye esta NOM en la reducción de los siniestros en comento.

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.

De lo anterior, solicito se me tenga dando contestación al oficio indicado en el proemio del presente oficio mediante el cual emiten el Dictamen Total sobre PROY-NOM-006-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento. antes descrito que establece el contenido del MGM para los efectos legales que haya a lugar.

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

Atentamente  
El Director General

  
Alejandro Argudín Le Roy

C.c.p.

Dr. Carlos F. Almada López.- Subsecretario de Transporte.- Xola y Avenida Universidad, Cuerpo "C", Piso 1, Col. Narvarte, Del. Benito Juárez, C.P. 03028, México, D. F.- Para su conocimiento.

M.A.P. Rodrigo Ramirez Reytez.- Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Xola y Avenida Universidad, Cuerpo "C", Piso 1, Col. Narvarte, Del. Benito Juárez, C. P. 03028, México, D. F.- Mismo fin.

Ing. Agustín Cano Galvan.- Director Adjunto de Aviación Civil.- Mismo fin.

Ing. Pablo Carranza Plata.- Director de Ingeniería, Normas y Certificación.- Mismo fin.

Mtro. Francisco Ledesma Llaca.- Director General Adjunto Técnico.- Mismo fin.

ACG/PCR/ABT/COM/JLBC



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

4.1.- 2990

México, D. F., 15 NOV 2013

**Asunto:** Respuesta a Dictamen Total No Final emitido por la COFEMER al Anteproyecto PROY-NOM-006-SCT3-2012.

**M.A.P. Rodrigo Ramírez Reyes.**

**Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.**

Av. Xola y Universidad, s/n, Col. Narvarte, Centro Nacional SCT,  
Cuerpo "C", PISO 1, Oriente, México, Distrito Federal, C.P. 03020

Me refiero al oficio con folio COFEME/12/2777 de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) de fecha 18 de septiembre de 2012, correspondiente a la respuesta al “Dictamen Total No Final” sobre el ANTEPROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT3-2012, “Que establece el contenido del Manual General de Mantenimiento”, sobre el particular hago de su conocimiento que esta DGAC ha atendido cada una de las observaciones y comentarios realizados a la Manifestación de Impacto Regulatorio por parte de la COFEMER, a través del oficio antes referenciado.

Por lo anteriormente expuesto, me permito solicitar de su amable intervención para notificar a COFEMER la carga, en la página de internet de COFEMERMIR, de lo descrito a continuación:

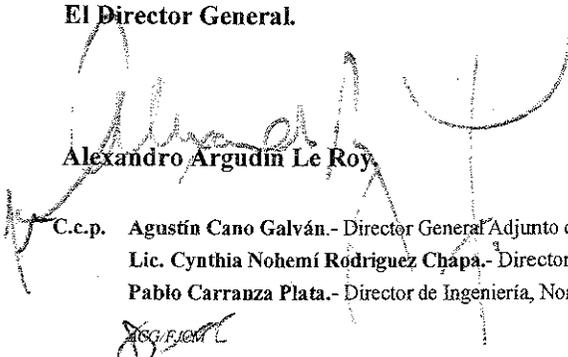
- Oficio de Respuesta al “Dictamen Total No Final”,
- ANTEPROYECTO (con las adecuaciones correspondientes),
- MIR (con las adecuaciones correspondientes) y
- Tabla de Comentarios del ANTEPROYECTO.

Cabe señalar que dicha carga se ha efectuado a través del buzón de la Lic. Cynthia Nohemí Rodríguez Chapa, Directora de Desarrollo Estratégico de esta Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con el No. De folio 30303.

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

**Atentamente.**

**El Director General.**

  
**Alexandro Argudín Le Roy**

C.c.p. Agustín Cano Galván.- Director General Adjunto de Aviación.- Para su conocimiento.  
Lic. Cynthia Nohemí Rodríguez Chapa.- Directora de Desarrollo Estratégico.- Mismo fin.  
Pablo Carranza Plata.- Director de Ingeniería, Normas y Certificación.- Mismo fin.