



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/13/2077

Asunto: Respuesta a la solicitud de exención de presentación de la manifestación de impacto regulatorio respecto del anteproyecto denominado **Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.**

México, D. F., a 3 de julio de 2013

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

Hago referencia al anteproyecto denominado **Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT3-2012, Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves**, así como a su respectivo formulario de solicitud de exención de manifestación de impacto regulatorio (MIR), remitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el 3 de julio de 2013 y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el mismo día, mes y año, a través del portal de Internet de la MIR¹. Asimismo, hago referencia a la versión anterior recibida el día 1 de julio del año en curso.

Al respecto, en el numeral 1 del formulario de solicitud de exención de presentación de la MIR del 1° de julio de 2013, la SCT describe el objetivo general de la regulación propuesta, señalando lo siguiente:

"La Autoridad Aeronáutica ha resuelto precisar la versión electrónica de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) que traerán a bordo de las aeronaves de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo así como los operadores aéreos, y proporcionar certeza jurídica al gobernado de la información y de los datos que permitan mantener los niveles de seguridad de las operaciones aéreas, su regularidad y eficacia de la navegación aérea en el territorio nacional. El requisito de la instalación del equipo Transmisor-Localizador de Emergencia (ELT, por sus siglas en inglés) de 406 MHz en la aviación general (permisionarios privados no comerciales para el caso de México) con aeronaves de motor recíproco (pistón) y con peso máximo certificado de despegue menor a 5,700 Kg., ha sido un requerimiento que se ha aplazado de manera indefinida para este tipo de aviación civil en países como Canadá, Estados Unidos de América, e inclusive algunos países de Centroamérica y de

¹ www.cofemermir.gob.mx

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Sudamérica; debido principalmente a los altos costos de los equipos ELT 406MHz certificados para su uso en aviación civil. Es importante señalar que el requisito de ELT a bordo de las aeronaves civiles ha sido un requerimiento de equipo a bordo de las aeronaves desde 1998, en sus inicios del equipo ELT en las frecuencias 121.5/243 MHz; sin embargo estas frecuencias tuvieron inconvenientes y limitaciones por falsas activaciones y no era posible la identificación de un equipo ELT activado (25 Km). Con los avances en la tecnología digital y satelital se desarrollaron nuevos equipos ELT donde se seleccionó la frecuencia 406 MHz, que eliminaba los problemas de las frecuencias anteriores, asimismo, estos nuevos equipos localizadores de emergencia también pueden proporcionar información GPS que permiten conocer al cuerpo de búsqueda y rescate la ubicación exacta del usuario (2 a 5 Km), pero no todos los equipos ELT 406 MHz tiene este aditamento que incrementa su costo considerablemente aunado a la instalación de dicho equipo en aeronaves de edad avanzada, ya que las aeronaves de reciente fabricación ya incluyen el equipo ELT 121.5/406 MHz como parte del equipo básico instalado, así como en aeronaves de gran envergadura que transportan igual o más de 20 pasajeros. La gran cantidad de aeronaves registradas en México, Canadá y los Estados Unidos de América que se dedican a la aviación general (permisionarios privados no comerciales), en México se tiene el registro de más de 1,292 aeronaves con peso máximo certificado de despegue menor a 5 700 Kg. y motores recíprocos (de pistón) con una edad promedio de 35 años; muestra de ello es que en nuestro país vecino, los Estados Unidos de América, se cuenta con un registro aproximadamente de 224,000 aeronaves, de las cuales el 70% de estas son de motor recíproco (pistón) con una edad promedio de 40 años son aviones como Cessna, Piper, Beechcraft, Raytheon, etc., y otros más de colección, todas ellas cumplen con el requisito de tener instalado un equipo ELT 121.5/243 MHz, sin ser obligatorio el nuevo equipo ELT 406 MHz. Asimismo, es importante señalar, que México es el segundo destino turístico de la aviación general de Canadá y Estados Unidos de América, después de las Bahamas; quienes viajan a Loreto, Cozumel, San Miguel de Allende, Celaya, entre otros destinos nacionales debido a que el 37% de estas aeronaves se encuentran en los Estados fronterizos de Estados Unidos de América y México, por la parte de Centroamérica; visitan las Bahamas y las Islas Caimán donde el requisito del ELT de 406 MHz ha sido exentado en diversas ocasiones para promocionar su turismo e incrementar la derrama económica de esta actividad. Al establecerse la obligatoriedad del equipo ELT 121/406 MHz a partir del 30 de junio del 2013 en México, en la aviación privada no comercial nacional e internacional, se perderán los beneficios del turismo y derrama económica a aquellos lugares turísticos de playa y arqueológicos que frecuentan. Por todo lo anteriormente descrito, se propone el aplazamiento del requisito del equipo ELT 406 MHz en México para la aviación general (permisionarios privados no comerciales) hasta el 30 de junio de 2015, permitiendo que los costos de estos equipos disminuyan de acuerdo al desarrollo y avances tecnológicos en el futuro cercano, así como la homologación con los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al ser un ELT automático en cualquier modalidad, disminuyendo los costos de instalación de ELT fijo y no modificar el diseño del aeronave. al mismo tiempo, la industria aérea y la Autoridad Aeronáutica han observado que algunos medicamentos requeridos por la NOM actual, tienen baja disponibilidad en el mercado e inclusive se ha beneficiado a de algunas farmacéuticas que producen exclusivamente algunos de los medicamentos solicitados, y consensado con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, lo que ha provocado un alto costo a la industria para el cumplimiento del contenido de los botiquines de primeros auxilios y/o botiquines médicos. Motivo por el cual, resulta necesario homologar los conceptos en el cuerpo de la NOM y el apéndice normativo A, así como brindarles las facilidades de sustitución de alguno de los medicamentos por baja existencia en el mercado, o en su caso, proporcionarles otra opción de sustitución de medicamento previamente avalado por un médico certificado, evitando el monopolio de las farmacéuticas que producen exclusivamente algunos de los medicamentos solicitados en la multicitada norma. Finalmente, la propuesta del cambio de formato del ELT

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

contenido en el apéndice "D" normativo de la norma, la Autoridad Aeronáutica ha resuelto precisar la información de contacto del particular al integrar el correo electrónico como otro medio de comunicación acorde a los avances tecnológicos; así como la actualización del domicilio de la Dirección General de Aeronáutica Civil para la atención de las solicitudes que realicen los gobernados."

Asimismo, la COFEMER observa que en el numeral 4 del formato de solicitud de exención de presentación de la MIR del 1º de julio de 2013, esa Secretaría expone las siguientes razones por las que considera que la regulación propuesta no genera costos de cumplimiento para los particulares:

"La modificación a la NOM-012-SCT3-2012 actualmente vigente, debido a que no genera costos, ni impone mayores obligaciones a las ya existentes; tampoco reduce o restringe derechos o prestaciones a las otorgadas anteriormente; no crea modifica trámites sino que se precisa la información para el fácil cumplimiento del particular, ni tampoco establece nuevas definiciones, ni clasificaciones, u otro término de referencia que afecten o puedan afectar los derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares.

- La Autoridad Aeronáutica ha resuelto precisar la versión electrónica de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) que deben traer a bordo de las aeronaves de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo así como los operadores aéreos, y proporcionar certeza jurídica al gobierno de la información y de los datos que permitan mantener los mismo niveles de seguridad en las operaciones aéreas, su regularidad y eficacia de la navegación aérea en el territorio nacional, y no genera costos, ya que no se adicionan nuevas obligaciones a las existentes, ya que esta información es publicada por los servicios de información aeronáutica, quién es el encargado de elaborar y difundir toda la información aeronáutica del país (PIA) de conformidad con el artículo 153 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil (RLAC), dando cumplimiento a uno de los requisitos obligatorios que toda aeronave debe tener a bordo antes del vuelo de iniciar el vuelo (Artículo 131, fracción VIII RLAC). Con la adquisición de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México a los proveedores de servicios de información aeronáutica (autorizados por la Autoridad Aeronáutica), se incluyen las revisiones periódicas de acuerdo al calendario AIRAC (Capítulo GEN 3 - SERVICIOS, numeral 2 - Área de responsabilidad), con lo cual se garantiza que los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo así como los operadores aéreos mantendrán la información actualizada en todo momento, lo que contribuye considerablemente a mantener la seguridad aérea en todas la operaciones aéreas realizadas diariamente en el espacio aéreo mexicano. (Énfasis añadido)

SE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



COFEMER
Comisión Federal
de Mejora Regulatoria

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

- El cambio en la fecha de instalación del equipo ELT de 406 MHz para las aeronaves de edad avanzada con motores recíprocos (de pistón) y con peso máximo certificado de despegue menor a 5 700 Kg., así como las de colección en posesión de los permisionarios privados no comerciales, tanto nacionales como internacionales, permitirá promocionar la actividad turística de nuestro país a nivel nacional e internacional de este tipo de aviación, **sin detrimento de la seguridad operacional de dichas aeronaves**, ya que estas cuentan con el modelo anterior de equipo ELT 121.5/243 MHz instalado, permitiendo a la Autoridad Aeronáutica continuar con la vigilancia de las operaciones aéreas de las aeronaves y reaccionar oportunamente en caso de cualquier activación del equipo ELT. (Énfasis añadido)

- Asimismo, la Autoridad Aeronáutica ha resuelto homologar los requerimientos internacionales de instalación del equipo ELT automático en cualquier modalidad, en lugar de un ELT fijo Automático y **disminuir los costos de aplicación de la NOM, sin detrimento de la seguridad operacional, ya que la instalación de un ELT fijo automático** para las aeronaves de edad avanzada con motores recíprocos (de pistón) y con peso máximo certificado de despegue menor a 5 700 Kg., así como las de colección en posesión de los permisionarios privados no comerciales, tanto nacionales como internacionales, **representa una inversión superior a los \$30,000.00 MN aproximadamente para la compra e instalación fija del mismo**, siendo que la mayor parte de las aeronaves cuentan con el modelo anterior de equipo ELT 121.5/243 MHz instalado, y que ha sido requerimiento de equipo a bordo desde principios del año 2000, y con el paso del tiempo, los fabricantes de aeronaves han venido instalando este tipo de equipo de acuerdo a los avances tecnológicos desde su fabricación, lo que ha permitido a la Autoridad Aeronáutica reducir carga administrativa y un mayor control más preciso del equipo ELT instalado en cada aeronave. (Énfasis añadido)

- Por otra parte, la Autoridad Aeronáutica, la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte y el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo han resultado **homologar de los conceptos de botiquines de primeros auxilios y botiquines de médicos en el cuerpo de la NOM, y en los numerales del apéndice "A" normativo**, precisando los tipos, cantidad, emplazamiento y contenido de los suministros médicos que forman parte de las dotaciones requeridas en cada uno de los casos, y **evitar ambigüedades en la interpretación de los requerimientos de la NOM por parte de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte Aéreo así como de los operadores aéreos, e inclusive en la aplicación por parte de la misma Autoridad Aeronáutica**, al brindarles mayor certeza jurídica a los particulares referente a la dotación básica y complementaria de los botiquines de primeros auxilios a bordo de las aeronaves, y al mismo tiempo, brindarles una opción más, al permitirles la facilidad de sustitución de alguno de los medicamentos por baja existencia en el mercado, o en su caso, proporcionarles la opción de sustitución de medicamento previamente avalado por un médico certificado, que permita evitar el monopolio de algunas farmacéuticas que producen exclusivamente algunos de los medicamentos solicitados en la multicitada norma. (Énfasis añadido)

7



Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

- Finalmente, con el objetivo de facilitar la comunicación de la Autoridad Aeronáutica y el particular se modifica el formato de referencia denominado "Formato de registro del equipo ELT de 406 MHz, con la nueva dirección de atención de la DGAC, y la integración del correo electrónico a la información de contacto del particular, como otra opción de comunicación acorde a los avances tecnológicos, el cual permite la simplificación y facilita el cumplimiento de los particulares." (Énfasis añadido)

Sobre el particular, una vez analizado el anteproyecto y con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-H, segundo párrafo, de la LFPA; diversos 7, fracción IV y 10, fracción IV, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como Primero, fracción IV, del ACUERDO por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 26 de julio de 2010, **le comunico la procedencia de la solicitud de exención de presentación de MIR para el anteproyecto de mérito**, ello en virtud de que la propuesta regulatoria tiene por objeto realizar precisiones y modificaciones de forma a la NOM a efecto de brindar certeza jurídica en la aplicación de la regulación; acto administrativo que no implica costos de cumplimiento para los particulares, es decir: (i) no crea nuevas obligaciones y/o sanciones para los particulares o hace más estrictas las existentes; (ii) no reduce o restringe prestaciones o derechos para los particulares; (iii) no crea o modifica trámites; y, (iv) no establece o modifica definiciones, clasificaciones, metodologías, criterios, caracterizaciones o cualquier otro término de referencia que, conjuntamente con otra disposición en vigor o con una disposición futura, afecten o puedan afectar los derechos, obligaciones, prestaciones o trámites de los particulares, criterios establecidos en el numeral 2 de la sección de Manifestación de Impacto Regulatorio del Anexo único del ACUERDO por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente
El Coordinador General

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG

FPF/NPFG