SE
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Acuse

COFEMER Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Of. No. COFEME/15/2099

Asunto: Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado "Norma Oficial Mexicana NOM-145/1-SCT3-2014, Que establece los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico".

México, D.F., a 25 de junio de 2015.

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

Me refiero a la respuesta al Dictamen Total No Final emitido sobre el anteproyecto denominado **Norma Oficial Mexicana NOM-145/1-SCT3-2014, Que establece los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), través del portal de Internet de la MIR[1], el 18 de junio de 2015.

En el expediente electrónico del anteproyecto se encuentran como antecedentes los siguientes documentos: (i) el oficio COFEME/14/0571 del 6 de marzo de 2014, mediante el cual la COFEMER resolvió la procedencia de los supuestos invocados por la SCT a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007; (ii) el oficio UPVAI-CFCE-2014-028 de 20 de marzo de 2014 y recibido en esta Comisión el 24 del mismo mes y año, referente a la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE); y (iii) el oficio COFEME/14/0809 de 7 de abril de 2014, mediante el cual la COFEMER emitió Dictamen Total No Final respecto al anteproyecto y su formulario de MIR.

En virtud de lo anterior, el anteproyecto y su MIR se sujetaron al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) y, de conformidad con los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de dicho ordenamiento legal y, en específico al Procedimiento de la MIR establecido en el numeral 5, inciso d) del Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 26 de julio de 2010, a través 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, la COFEMER emite el siguiente:

SCT Oficialía Mayor 26 16:54 Recibido

[1] www.cofemerasimir.gob.mx

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Dictamen Final

I. Consideraciones generales

El anteproyecto de NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-145/1- SCT3-2012, en opinión de esta Comisión, está orientado a dictar los requerimientos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos, con la finalidad de asegurar que los trabajos de mantenimiento y reparación, así como de fabricación o ensamblaje (para dar mantenimiento y/o reparación) a las aeronaves, se realicen conforme a los lineamientos establecidos en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, así como en los procedimientos establecidos por las entidades responsables del diseño de tipo de las aeronaves, accesorios y/o componentes, y avalados por la Autoridad Aeronáutica, ello con la finalidad de proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios.

De igual manera se busca que con la emisión de dicha norma México, como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, cumpla con dicho compromiso internacional que establece que los países contratantes del mismo se comprometen a adoptar las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales denominados Anexos a dicho Convenio, entre los que se encuentra, en específico, el Anexo 6 Partes I, II y III que establecen los requisitos y especificaciones de los servicios de mantenimiento y/o reparación de aeronaves y sus componentes.

Asimismo, con la emisión de este instrumento se busca dar cumplimiento al requisito de que cada taller aeronáutico debe contar con un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), el cual debe identificar, evaluar y mitigar los peligros mediante la gestión de riesgos, provocando un aumento en el nivel de seguridad operacional, disminuyendo costos en accidentes y obteniendo una mayor confiabilidad para los usuarios.

En el contexto actual, dado que ya expiró la NOM-145/1-SCT3-2001 que regulaba la materia en específico, evidencia la necesidad imperiosa de suplir dicho vacío normativo y la urgencia de determinar los requisitos para la obtención del permiso de taller aeronáutico a través del presente proyecto de norma oficial mexicana.

Por lo que a través de la NOM propuesta, se busca incorporar medidas preventivas y de mitigación de los siguientes riesgos que estarían latentes de no contar con esta normatividad: que se realice el mantenimiento de aeronaves en talleres no autorizados, los cuales podrían estar operando sin los requerimientos en información técnica, capacitación, seguridad, equipo y herramienta adecuada, etc.; que el mantenimiento de la aeronave se haga con información técnica obsoleta y no aplicable al tipo de aeronave a la que se le va a dar mantenimiento; que el mantenimiento de la aeronave se realice con equipo y/o herramienta fuera de especificación, provocando errores que pueden llegar a ser desde un incidente hasta un accidente; que una persona podría emitir una liberación de mantenimiento o retorno al servicio sin contar con la

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

licencia requerida y por consiguiente los conocimientos necesarios; que los siniestros aéreos o accidentes aéreos representen un alto costo en su pago.

En este sentido, el campo de aplicación de esta regulación está dirigido a aquellos solicitantes que pretenden establecer y operar un Taller Aeronáutico, y a todos los permisionarios, operadores aéreos, personal técnico aeronáutico y responsables de Talleres Aeronáuticos.

En el Plan Nacional de Desarrollo se establece en el Objetivo 4.9 relativo a "Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica", en específico en la estrategia 4.9.1 enfocada a "Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia", como línea de acción se puntualiza que en el sector aeroportuario se deberá supervisar el desempeño de las aerolíneas nacionales para garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en sus servicios, asimismo, se deberá continuar con la elaboración de normas básicas de seguridad y actualizar la reglamentación en temas de seguridad.

Por los motivos expuestos, esta Comisión consideró justificada la intervención gubernamental para dar atención a la situación planteada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ya que con la emisión de la Norma Oficial Mexicana, PROY-NOM-145/1- SCT3-2012 en México, se brinda una solución efectiva de mitigación de riesgos, al asegurar que los trabajos de mantenimiento y reparación a las aeronaves, se realicen conforme a los lineamientos establecidos en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, así como en los procedimientos establecidos por las entidades responsables del diseño de las aeronaves, accesorios y/o componentes, y determinar los requisitos para la obtención del permiso de taller aeronáutico. En ese sentido, la COFEMER reitera que la regulación propuesta es acorde con los principios de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la LFPA.

Sin perjuicio de lo anterior, en su Dictamen Total (no final) esta Comisión realizó diversas observaciones sobre el anteproyecto a fin de que se aporten elementos adicionales para garantizar la aplicación de la regulación y promover los objetivos planteados por el regulador.

II. Objetivos regulatorios y problemática

Según lo señalado por la SCT en el numeral 2 del formulario de la MIR, la situación que da origen a la emisión del anteproyecto es la siguiente:

> *"En noviembre de 1944, México firma el **Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** y lo ratifica la H. Cámara de Senadores, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de enero de 1979, teniendo como finalidad sentar las bases que en adelante regirán la aviación civil a nivel mundial. Conforme a las normas y métodos recomendados por el convenio de la OACI (Anexo 1), del cual México forma parte, se ha manifestado el acuerdo de nuestro país para establecer los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico. Como resultado de la globalización y siguiendo lo establecido por OACI, se **pretende***

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

> ***unificar los requisitos y especificaciones que solicitan los estados miembros de este organismo**, de esta manera facilitamos la creación de acuerdos bilaterales, de manera más eficiente, disminuyendo las desviaciones para el otorgamiento de los permisos de taller aeronáutico. Derivado de lo anterior se agrega el requisito de que cada taller aeronáutico debe contar con un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), el cual debe identificar, evaluar y mitigar los peligros mediante la gestión de riesgos, provocando un aumento en el nivel de seguridad operacional, disminuyendo costos en accidentes y ganando una mayor confiabilidad para los usuarios. A continuación se mencionan algunos problemas que podrían presentarse al no contar con esta normatividad: Que se realice el mantenimiento de aeronaves en talleres no autorizados, los cuales podrían estar operando sin los requerimientos en información técnica, capacitación, seguridad, equipo y herramienta adecuada, etc. Que el mantenimiento de la aeronave se haga con información técnica obsoleta y no aplicable al tipo de aeronave a la que se le va a dar mantenimiento. Que el mantenimiento de la aeronave se realice con equipo y/o herramienta fuera de especificación, provocando errores que pueden llegar a ser desde un incidente hasta un accidente. Que una persona podría emitir una liberación de mantenimiento o retorno al servicio sin contar con la licencia requerida y por consiguiente los conocimientos necesarios. Que los siniestros aéreos o accidentes aéreos representen un alto costo en su pago. Por lo tanto si no se aplican los requerimientos regulatorios de este proyecto de norma en un taller aeronáutico, podría esperarse una aumento en la cantidad de siniestro o accidentes aéreos. Por otro lado, la OACI y países como los E.U.A. realizan actividades de constatación para el cumplimiento de las normas y métodos recomendados, a través de programas de auditoría USOAP e IASA (Anexo 3), hecho que marco a México bajando de categoría 1 a categoría 2 durante un periodo de 5 meses, dando a entender así que nuestro país no reunía algunos de los requerimientos estándar que la OACI establece para la preservación de la seguridad aérea, asimismo durante este periodo México no obtuvo un crecimiento aéreo internacional de la industria aérea nacional."*

En tal sentido, y a fin de atender la situación arriba señalada, la SCT señaló en el numeral 1 del formulario de la MIR que los objetivos específicos del anteproyecto son:

> *"El objetivo de la presente Norma Oficial Mexicana (NOM), es regular los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos, por lo tanto, su campo de aplicación está dirigido a aquellos solicitantes que pretenden establecer y operar un Taller Aeronáutico, y a todos los permisionarios, operadores aéreos, personal técnico aeronáutico y responsables de Talleres Aeronáuticos."*

Ahora bien, esa Secretaría manifestó que no existe disposición que regule en lo particular el tema, dado que la NOM-145/1-SCT3-2001 ya expiró por lo que es necesario que los requisitos para la obtención del permiso de taller aeronáutico se determinen a través de esta norma, por lo que se hace necesaria su emisión. Lo anterior, aunado a que de conformidad con el artículo 11, párrafos tercero, cuarto y quinto, de la Ley de Aviación Civil, se establece que se requerirá de un permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos, mismo que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras. Dichos permisos se otorgarán por plazo indefinido y los requisitos para su obtención se precisarán en el reglamento correspondiente.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

En esa línea de análisis, esta Comisión manifestó que la emisión de la regulación propuesta tiene por objetivo el establecer los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico, en cumplimiento a lo estipulado en el artículo 11, párrafo quinto de la Ley de Aviación Civil.

De igual forma, con la emisión de dicha NOM se daría cumplimiento a lo preceptuado tanto en la ley de la materia como en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil que en su artículo 35, fracción I, establece que el permisionario de Taller Aeronáutico es responsable de: conservar el estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección y reparación conforme a lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes. Por ende, es precisamente en este punto en el que se hace evidente la necesidad de emisión de la presente regulación, dado que la NOM-145/1-SCT3-2001, ya no se encuentra vigente, situación que nos lleva a concluir que no hay sustento jurídico necesario para atender al objetivo planteado en este anteproyecto.

Asimismo, y en el mismo sentido del objetivo que persigue el anteproyecto, el artículo 141 del reglamento referido, menciona que el taller sólo podrá efectuar los trabajos comprendidos en los términos de su permiso. Ello para asegurar que los trabajos de mantenimiento, reparación y modificación sean realizados por personal y el equipo adecuado. Por lo anterior, la COFEMER coincide con lo señalado con esa dependencia relativo a la importancia de establecer los términos de los permisos.

Derivado de lo anterior es que esta Comisión consideró, en su Dictamen Total (no final), que actualmente existe un vacío en el marco jurídico que reglamente la materia de este anteproyecto, en virtud que no existe una norma vigente que regule y establezca los requerimientos antes mencionados.

Por otra parte, la COFEMER dio cuenta que, como lo manifestó esa Dependencia, el proyecto de norma busca atender a un problema de clasificación de los talleres, ya que, de conformidad con el artículo 142 del Reglamento, se establece que los talleres aeronáuticos se dividen en las categorías de fabricación o de ensamblaje, reparación y mantenimiento de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes. Por ello, la COFEMER consideró que es necesaria la creación de una norma que clasifique y especifique la modalidad del servicio prestado, la categoría y especialidades, debido a que no existe regulación que lo establezca; y por lo tanto la propuesta regulatoria que nos ocupa permitirá definir los alcances de cada taller aeronáutico.

En diversa línea de análisis, esta Comisión concordó con esa Secretaría en que, la falta de una norma en específico que regule la materia contraviene lo previsto en el artículo 143 del referido Reglamento, ya que en dicho ordenamiento se prevé la obligación del permisionario de elaborar y mantener actualizado un manual de procedimientos de taller, integrar un expediente con la documentación profesional de cada miembro del personal técnico aeronáutico que labore en el mismo, mantener las condiciones técnicamente satisfactorias en sus instalaciones, equipo y herramientas así como actualizar la información técnica necesaria para la ejecución de los trabajos y contar con un sistema interno de inspección para asegurar que el mantenimiento, las reparaciones y modificaciones que afecten a la aeronavegabilidad se realicen de acuerdo al

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

manual para asegurar la operación de la aeronave y conforme a lo establecido en las normas oficiales mexicanas.

Por lo ya mencionado, es que esta Comisión concordó con esa Dependencia, en que existe la necesidad de actualizar la norma, ya que no existe sustento suficiente que especifique los requisitos necesarios para obtener un control en las actividades de mantenimiento que se desarrollan en el taller aeronáutico. Situación que se ve subsanada con el objetivo medular del presente proyecto de norma al establecer de forma detallada los requisitos que el permisionario debe cumplir.

Finalmente, en aras de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 144 del Reglamento, relativo a que el responsable del taller aeronáutico debe ejercer las funciones y obligaciones señaladas en el manual de procedimientos de taller aeronáutico; dar aviso a la secretaria sobre los defectos graves encontrados que puedan constituir un peligro para la operación de la aeronaves al momento de efectuar un trabajo en esta o sus componentes; asegurar que el trabajo efectuado se lleve a cabo conforme a los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, extender la liberación de mantenimiento, inspección o reparación de la aeronave o componente y llevar un registro interno de los trabajos realizados conforme a lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, es que, se reitera deviene necesaria la presente regulación.

Así, en virtud de lo ya señalado es que esta Comisión estimó que el presente anteproyecto de NOM es el instrumento jurídico adecuado para dar solución a la problemática planteada ya que entrará a suplir el vacío jurídico que dejó la previa NOM-145/1-SCT3-2001, con el objetivo de prever los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico, en cumplimiento a lo estipulado en el artículo 11, párrafo quinto de la Ley de Aviación Civil.

Finalmente, esta Comisión consideró en su Dictamen Total (no final), los requisitos señalados en el formulario de MIR para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos son de vital importancia dado que contienen los requerimientos y especificaciones necesarios para asegurar que los trabajos de mantenimiento y reparación que se realicen en los talleres, así como de fabricación o ensamblaje a las aeronaves, sean efectuados de conformidad con los lineamientos establecidos en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, así como el respeto de los compromisos internacionales adquiridos en la materia.

III. Alternativas a la Regulación

La SCT manifestó en el apartado 4 del formulario de la MIR, relativo a las alternativas que fueron evaluadas para resolver la problemática antes planteada, las siguientes: no emitir regulación; esquemas de autorregulación; esquemas voluntarios e incentivos económicos. Al respecto presentó la siguiente información:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

"No emitir regulación alguna
El hecho de que México carezca de regulación para autorizar a los talleres aeronáuticos dentro del país, implica que las aeronaves que necesiten tareas de mantenimiento preventivo o correctivo tendrían que recurrir a otros países donde se pudieran realizar dichas tareas y que además fuesen reconocidos por el estado mexicano los trabajos de mantenimiento realizado a las aeronaves. Es decir, existiría una fuga de capital que podría generar empleos, tecnología y derrama económica por todas las actividades industriales que implica el mantenimiento de aeronaves. Adicionalmente, debido a que la industria aérea requiere de estándares estrictos de seguridad para proteger la integridad de pasajeros y al público en general, el carecer de la regulación también tendría diferentes enfoques que no permitirían al Estado establecer los niveles óptimos de Seguridad en cuanto al mantenimiento de aeronaves nacionales dentro del territorio nacional, y no se reduciría la tendencia creciente en los costos asociados a la siniestralidad en las aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, es decir, dicha tendencia no podrá ser revertida o mitigada al carecer de la intervención regulatoria que permita garantizar los niveles de seguridad referente al mantenimiento en la aviación planteada a través del presente proyecto, que regula los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los talleres Aeronáuticos en sus diferentes modalidades.

Esquemas de autorregulación
Los esquemas de autorregulación podrían no resultar funcionales y eficientes para un universo de aeronaves reguladas de aproximadamente poco más de 9300 unidades (véase total de aeronaves matriculadas del Anexo 05. De la aviación civil en cifras al cierre del año 2012). Es decir, no permitiría contar con alcances y directrices claras sobre las mejores prácticas internacionales actuales y ejercer la vigilancia a través de la delegación de vigilancia unilateralmente hacia el particular.

Esquemas voluntarios
Esta no es una opción a considerar ya que si se establece un esquema de regulación voluntaria el concesionario, permisionario u operador aéreo, no estarían obligados a cumplir con lo establecido por los estándares internacionales y esto no puede ser posible ya que de acuerdo con lo pactado en el convenio de Chicago o de Aviación Civil Internacional, México tiene como compromiso cumplir con los requisitos y especificaciones establecidas por la OACI, los cuales están sustentadas a través de las normas oficiales mexicanas y que son mandatorias.

Incentivos económicos
Esta alternativa no está contemplada dentro del sistema de regulación aeronáutica para el propósito de proporcionar incentivos económicos ya que las autorizaciones de los talleres aeronáuticos obedecen a garantizar el estado de conservación de la flota aérea y que por su naturaleza operativa, es estricta la vigilancia de su operatividad y su condición de aeronavegabilidad."

Asimismo, la dependencia en el numeral 5 señaló la siguiente información:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

> *"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, fracciones II y III del Acuerdo de Calidad Regulatoria publicado el día viernes 2 de febrero de 2007, así como en el artículo 6 fracciones II y XV de la Ley de Aviación Civil; la Autoridad tiene la facultad de expedir el Proyecto en cuestión con el fin de atender un compromiso internacional. Por lo que en caso de no efectuarse la emisión de los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del Taller Aeronáutico, nuestro país estaría fuera del contexto internacional ante la Organización de Aviación Civil Internacional y del Convenio, siendo nuestro país signatario del mismo. De conformidad con lo dispuesto en el Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, promulgado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de Julio de 1975, artículo 5 inciso e), el cual estipula que se deben propiciar acuerdos entre los Estados miembros, que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de seguridad operacional, aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación. Derivado de lo anterior la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil de la cual México es signatario establece , en el LAR 145 Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, los requisitos y especificaciones para el establecimiento de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas o Talleres Aeronáuticos como son conocidos aquí en México, que de no aplicarse se estaría fuera del contexto del estatuto. Al no contar con una Norma Oficial Mexicana vigente en donde se dispongan los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico, se estaría incumpliendo con lo estipulado en el artículo 11, párrafo quinto de la Ley de Aviación Civil."*

Al respecto, esta Comisión tomó nota de las posibles alternativas citadas anteriormente y resaltó el estudio y análisis realizado por esa Dependencia ya que con el mismo, se robustece la emisión y aplicación de la regulación propuesta.

Sin perjuicio de lo anterior, este Órgano Desconcentrado recomendó a la SCT cuantificar las alternativas presentadas, en el sentido de presentar los costos que por falta de regulación se generarían en el mercado al no tener la normatividad que se propone emitir. Ello en aras de tener una solución fundada y sólida que permita poder realizar un contraste más objetivo que nos lleve a concluir que la propuesta regulatoria es la mejor opción.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen esa Secretaría manifestó lo siguiente:

> *"(...) esta Unidad Administrativa se permite señalar que existen dos vertientes relacionadas al Mantenimiento Aeronáutico, por un lado se encuentran los* ***Factores que Influyen en los Costos de Mantenimiento****, que son Modelo y Edad de la Aeronave, Tipo de Servicio, Lógica de Definición del Maintenance Review Board Report MRBR, el cual es un documento que proporciona las tareas mínimas y sus intervalos para que la aeronave permanezca en condición aeronavegable de manera continua, siendo estos los más significativos; y por otro lado está la* ***Estructura del Costo de Mantenimiento****, compuesta por tres rubros: Mano de Obra, componente dominante el cual constituye un 70% del costo total; Materiales, representando un 20% del total y por último las Reparaciones y Servicios Especiales siendo un 10% o menos del costo total. Con base en lo planteado anteriormente, se puede vislumbrar que son varios factores y condiciones los que influyen en el costo de mantenimiento,*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

por lo cual esta DGAC considera que sería factible proporcionar un dato específico o estándar en el sentido de brindar respuesta a este punto. No obstante lo anterior, se considera importante mencionar que el valor del mercado de Talleres Aeronáuticos nacionales representa en el mediano y largo plazo una gran oportunidad de desarrollo para México, donde actualmente en la estructura de la industria aeroespacial mexicana representa el 11%, con potencial de expansión y crecimiento, esto apoyado por factores tales como la cercanía con los Estados Unidos de América, el cual es el mercado más grande en el ámbito aeroespacial y con mayor inversión en el tema de mantenimiento aeronáutico, quienes pudieran transferir parte de estas actividades a nuestro país. Asimismo y de acuerdo con el estudio "Competitive Alternatives 2008" de KPMG, el país tiene un ahorro de más de 30% en costos de operación, en comparación con los líderes actuales de la industria aeroespacial, lo que lo convierte en un país con costos de operación muy competitivos en este ámbito. De lo anterior y con la finalidad de estimar los costos que por falta de regulación se generarían en el mercado al no tener la normatividad que regule los Talleres Aeronáuticos nacionales, se concluye que los costos que implicaría esta suposición serían un 30% más altos que lo actualmente representan."

Asimismo, la COFEMER sugirió que la Secretaría, en el apartado de no emitir regulación alguna, manifestara de manera específica, a cuánto ascendería, al menos de manera aproximada, la fuga de capital que se menciona en dicha alternativa. De igual manera, en dicha opción se menciona que con la normatividad que se pretende implementar se reduciría la siniestralidad en las aeronaves por accidentes e incidentes aéreos. En ese sentido este Órgano Desconcentrado consideró conveniente que esa Dependencia mencionara el impacto estimado que esta regulación tendría en la reducción de los siniestros mencionados.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen esa Dependencia manifestó lo siguiente:

"(...) derivado del estudio "La Industria Aeronáutica en México"[2] (elaboración propia con base en datos emitidos por la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial, FEMIA), se tiene que este sector se encuentra compuesto en México, por 79% Manufactura, 11% MRO (Talleres Aeronáuticos de Mantenimiento) y 10% I+D (Investigación y Diseño).

De lo anterior y una vez identificado que los Talleres Aeronáuticos en el país representan un 11% del total de la Industria Aeronáutica, en lo que respecta a ***Inversión Aeronáutica en México*** *en el año 2013 fue de 1,400 mdd, donde* ***154 mdd representarían al 11% correspondiente a Talleres Aeronáuticos.*** *Asimismo se tiene como inversión estimada en este sector para 2015 de 3,200 mdd, de los cuales* ***352 mdd corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos****; y para el 2020 de 4,600 mdd, de los cuales* ***506 mdd corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos.***

En lo pertinente a ***Exportaciones (Productos y Servicios) de la Industria Aeronáutica Mexicana*** *en el año 2013 fue de 5,463 mdd, donde* ***601 mdd representarían al 11% correspondiente a Talleres Aeronáuticos****, asimismo se tiene como exportación estimada en este sector para 2015 de 7,500 mdd, de los cuales*

[2] Ver ANEXO 9 - MIR La Industria Aeronáutica en México

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

825 mdd corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos; *y para el 2020 de 12,000 mdd, de los cuales* ***1,320 mdd corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos.***

Finalmente, en relación al rubro ***Empleos que Genera la Industria Aeronáutica en México*** *en el año 2013 fueron 34,000 empleos, donde* ***3,740 empleos representaron el 11% correspondiente a Talleres Aeronáuticos****, asimismo se tiene como estimación en este sector para 2015 de 38,000 empleos, de los cuales* ***4,180 empleos corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos;*** *y para el 2020 de 110,000 empleos, de los cuales* ***12,100 empleos corresponden al 11% representativo a Talleres Aeronáuticos****.*

Concluyendo, las cifras anteriormente mencionadas correspondientes al 11% de Talleres Aeronáuticos son las que representarían la fuga de capital, al no emitir una regulación que permita normar y vigilar los Talleres Aeronáuticos en México.

Por otro lado, con relación a la reducción de los siniestros en aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, en datos del Instituto Mexicano del Transporte, se tiene que en México, de los factores influyentes primarios en los accidentes de aeronaves, el principal factor es atribuido al error de los pilotos, con poco más del 64% de los casos, la falla mecánica del equipo o de los componentes (inherente al diseño de la aeronave) constituye el 12.1% de los casos. ***Por su parte, la falta de mantenimiento de las aeronaves contribuye con el 4.9% de los casos*** *y las condiciones meteorológicas adversas constituye el 4.5% de los accidentes.*

Asimismo, se señala que la distribución de accidentes de la aviación civil nacional, según los principales factores influyentes, es muy similar a la del grupo de países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): alrededor del 67% atribuible a errores de los pilotos, 12% a fallas mecánicas, 5% a condiciones meteorológicas adversas y del 3% al 5% a falta de mantenimiento.

Sin embargo, algunos autores han establecido que el índice de accidentes en el ámbito mundial podría reducirse a la mitad o aún más, si las aerolíneas de todo el mundo retiraran de servicio todas sus aeronaves de reacción de cuarta generación, por aeronaves más recientes de cuarta generación avanzada y quinta generación. No obstante lo anterior, otros datos parecen indicar que el nivel de seguridad alcanzado por cada tipo de aeronave tiene que ver más con la calidad del mantenimiento de las aeronaves y del entrenamiento de las tripulaciones, que con el tipo y edad de la aeronave, por lo cual se concluye que diversos factores incluyendo la falta de mantenimiento son constantes en el índice de accidentes e incidentes de la aviación."

Igualmente, por cuanto hace a los esquemas de autorregulación la COFEMER consideró que se podría fundar por qué no se consideraría funcional un esquema de este tipo y qué alcances sí podrían obtenerse desde esta perspectiva.

En ese sentido, en su oficio número 4.1.-642 de fecha 12 de junio de 2015, en Respuesta al Dictamen Total (no final), esa Secretaría indicó lo siguiente:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

> " (...) *esta DGAC no considera funcional ni viable este tipo de Esquemas, dado que en noviembre de 1944, México firmó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el cual se establece que los países contratantes del mismo se comprometen a adoptar las Normas, Métodos Recomendados y Procedimientos Internacionales, documentos denominados Anexos a dicho Convenio, teniendo como finalidad sentar las bases que en adelante regirán la aviación civil a nivel mundial. De lo anterior y siendo México país firmante de dicho Convenio, es obligación de éste, conforme a las normas y métodos recomendados por la OACI (Anexo 1), así como en lo instituido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, establecer los requisitos para el funcionamiento del Taller Aeronáutico, lo cual se establece en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana en estudio.*"

En lo referente a los esquemas voluntarios, este Órgano Desconcentrado opinó que se podría realizar un estimado de la cantidad que ascendería el monto que, por incumplimiento de los compromisos internacionales, se erogaría al no emitir la presente norma con carácter de obligatoria.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen, la SCT señaló lo siguiente:

> "*En atención al presente punto y aclarando que adicionalmente a lo establecido en la respuesta que se emitió en la MIR del Proyecto, el estimado del monto que, por incumplimiento de los compromisos internacionales, se erogaría al no emitir la presente Norma Oficial Mexicana, se encuentra enfocado en el mismo sentido que la respuesta emitida por esta DGAC en el anterior inciso a), punto 1., del presente oficio.*"

Finalmente, esta Comisión consideró oportuno que esa Secretaría abundara un poco más en la alternativa de incentivos económicos, mencionando el efecto que estos tendrían de implementarse como mecanismo para lograr el cumplimiento de la norma.

En ese sentido, con relación a la consideración realizada por la COFEMER en su Dictamen Total (no final), esa Secretaría manifestó lo siguiente:

> "*En relación a la presente solicitud, esta DGAC aclara, al igual que en la MIR del Proyecto, que esta alternativa no se encuentra contemplada dentro del sistema de regulación aeronáutica para el propósito de proporcionar incentivos económicos ya que las autorizaciones de los Talleres Aeronáuticos obedecen a garantizar el estado de conservación de la flota aérea y que por su naturaleza operativa, es estricta la vigilancia de su operatividad y su condición de aeronavegabilidad, por lo que se refiere a estándares que "deben" ser cumplidos rigurosamente por los regulados.*"

Por todo lo anterior, esta Comisión considera muy valiosa la información adicional que fue proporcionada por esa Secretaría para justificar el apartado de alternativas regulatorias, en atención a las recomendaciones realizadas por este Órgano Desconcentrado en su Dictamen Total (no final) y considera que las mismas fueron debidamente atendidas y justificadas.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Sin perjuicio de todo lo anterior, esta Comisión consideró que la SCT justificó las razones por las que la regulación propuesta es la mejor opción para atender a la problemática señalada, al buscar armonizar los estándares internacionales y con ellos asentar las bases de reciprocidad con la emisión de los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del Taller Aeronáutico; logrando así que nuestro país dé cumplimiento a los acuerdos establecidos en el contexto internacional ante la Organización de Aviación Civil Internacional y del Convenio.

Ello aunado a que, con la presente Norma Oficial Mexicana se lograrían regular los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos lo que impactaría de manera directa en el cumplimiento de los estándares de seguridad para proteger la integridad de los pasajeros y del público en general, beneficiando a la industria aérea nacional.

Finalmente, en el numeral 6 del Anexo de la MIR, esa Dependencia manifestó que se revisó la manera en que la problemática se encuentra regulada en otros países y atendiendo a las buenas prácticas internacionales en la materia. Así, la SCT señaló que México, al igual que otros 190 países que pertenecen al Convenio de Aviación Civil Internacional (Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-), siguen las normas y métodos recomendados establecidos en dicho Convenio, ya que sus talleres aeronáuticos a nivel mundial se rigen por estas normas internacionales al establecer dentro de sus respectivos reglamentos aeronáuticos, esquemas de regulación similar o equivalente. En ese sentido es que se pretende que México, con la NOM 145/1 se una a dicha regulación ya contemplada por los 191 miembros de la OACI.

Sobre lo anterior, esta Comisión consideró oportuno que la SCT haya realizado la revisión de las prácticas regulatorias internacionales en contraste a lo que se observa en nuestro país. No obstante, este Órgano Desconcentrado, consideró conveniente que la SCT también describiera, en este numeral, cuáles son las mejores prácticas internacionales en países que no forman parte de la OACI, como por ejemplo, Estados Unidos regulada a través de la Federal Aviation Administration (FAA).

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen, esa Secretaría manifestó lo siguiente:

> "(...) *inicialmente es necesario señalar que el objetivo fundamental de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es fomentar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional, además de regular y promover la operación segura de la aviación civil internacional. Una vez establecido esto, todo país que cuente con aviación y que desee establecer acuerdos multilaterales en materia de aviación civil con otros países, y que asimismo este comprometido con la seguridad de la navegación aérea internacional, debe ser signatario del Convenio de Chicago (Convenio sobre Aviación Civil Internacional). De lo anterior, todo miembro signatario de dicho Convenio, tiene como obligación seguir los lineamientos y estándares establecidos en los Anexos de ese Organismo, los cuales adopta y homologa de conformidad a sus operaciones y necesidades, siempre y cuando se cumpla con el estándar de seguridad operacional; lo cual se verifica a través de la Autoridad de aviación civil de cada Estado, como lo es la Federal Aviation Administration (FAA), Autoridad de aviación civil de los Estados Unidos de América, miembro de la OACI.*"

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

En ese sentido, esta Comisión considera debidamente atendida la recomendación realizada en el oficio número COFEME/14/0809 de fecha 7 de abril de 2014.

IV. Impacto de la regulación

A fin de efectuar un análisis sobre el impacto de la regulación propuesta, la SCT proporcionó información en los numerales 7 al 10 del formulario de la MIR de alto impacto con análisis en la competencia y análisis de riesgos.

A. Análisis de Riesgos

En lo atinente al numeral 7 en el que se solicita a la dependencia señalar los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como pueden ser en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección de los consumidores. Asimismo, se pide identificar la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico).

En este sentido, la SCT señaló que lo que se busca principalmente con la aplicación de la regulación es la seguridad de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y operadores aéreos que cuenten con instalaciones para proporcionar los servicios de mantenimiento de aeronaves, motores, componentes o accesorios entre otros para asegurar el estado de aeronavegabilidad de las aeronaves y sus partes.

En ese sentido precisan que algunos de los riesgos que buscan prevenirse son el uso inadecuado o inapropiado de:

- Componentes y refacciones de uso exclusivo aeronáutico con el fin de cumplir con los estándares internacionales de aeronavegabilidad.
- Capacitación del personal técnico aeronáutico que realiza mantenimiento preventivo y correctivo en las aeronaves.
- Procedimientos operativos en el mantenimiento de aeronaves que tienen como fin el asegurar la aeronavegabilidad de la aeronave y sus componentes.
- Herramientas y equipo diseñadas y certificadas con propósitos aeronáuticos para efectuar mantenimiento en las aeronaves y que cumplen con los estándares internacionales.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

- Información técnica emitida por el (los) fabricante(s) en el (las) cual(es) se especifican los procedimientos para efectuar el mantenimiento.

- Personal técnico aeronáutico que tiene las capacidades técnicas y conocimientos específicos requeridos para efectuar el mantenimiento de la(s) aeronave(s).

- Materiales de uso aeronáutico que son usados en las aeronaves y que cumplen con los estándares internacionales.

Con relación a dicha afirmación esta COFEMER consideró que si bien se lograría incrementar la seguridad en las condiciones de aeronavegabilidad de las aeronaves, bajo un enfoque social de evaluación de proyectos, el efecto en la reducción de los siniestros asociados a la propuesta regulatoria se pudiera considerar un beneficio indirecto, mismo que metodológicamente no debería ser considerado en la evaluación. No obstante lo anterior, esta Comisión recomendó a esa Secretaría especificar una tasa de diminución de siniestros asociada al mejoramiento de los talleres con base en un análisis econométrico, ya que un efecto del 100% de la propuesta sobre esta variable parece poco probable, en virtud de que la causa de la accidentalidad es multifactorial, por lo que no se le puede atribuir a una sola causa.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen la SCT indicó lo siguiente:

> *"En lo relacionado a la disminución de siniestros en aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, en datos del Instituto Mexicano del Transporte, se tiene que en México, de los factores influyentes primarios en los accidentes de aeronaves, el principal factor es atribuido al error de los pilotos, con poco más del 64% de los casos, la falla mecánica del equipo o de los componentes (inherente al diseño de la aeronave) constituye el 12.1% de los casos. Por su parte, la falta de mantenimiento de las aeronaves contribuye con el 4.9% de los casos, y las condiciones meteorológicas adversas constituye el 4.5% de los accidentes.*
>
> *Asimismo, se señala que la distribución de accidentes de la aviación civil nacional, según los principales factores influyentes, es muy similar a la del grupo de países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): alrededor del 67% atribuible a errores de los pilotos, 12% a fallas mecánicas, 5% a condiciones meteorológicas adversas y del 3% al 5% a falta de mantenimiento.*
>
> *Sin embargo, algunos autores han establecido que el índice de accidentes en el ámbito mundial podría reducirse a la mitad o aún más, si las aerolíneas de todo el mundo retiraran de servicio todas sus aeronaves de reacción de cuarta generación, por aeronaves más recientes de cuarta generación avanzada y quinta generación. No obstante lo anterior, otros datos parecen indicar que el nivel de seguridad alcanzado por cada tipo de aeronave tiene que ver más con la calidad del mantenimiento de las aeronaves y del entrenamiento de las tripulaciones, que con el tipo y edad de la aeronave, por lo cual se concluye que diversos factores incluyendo la falta de mantenimiento son constantes en el índice de accidentes e incidentes de la aviación.*
>
> *Por lo que se puede concluir que, la tasa de disminución de siniestros en aeronaves asociada al mantenimiento efectuado en Talleres Aeronáuticos regulados bajo la*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

normativa que se pretende emitir, sería de entre el 3% y 5% del total de los factores que inciden en este sentido."

Con relación al numeral 8 del formulario de la MIR, se solicita a la dependencia indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo. Asimismo se le solicita justificar la forma en que se considera que estas acciones permitirán reducir, mitigar o atenuar el riesgo correspondiente.

En particular esa Dependencia identificó diversas disposiciones en el apartado relativo de su formulario de MIR, con el objeto de señalar que se establecen las siguientes obligaciones adicionales y/o modifican ciertos criterios, como:

"Accidentes.
Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Concesionarios y permisionarios del transporte aéreo que cuenten con taller aeronáutico
Acción implementada: • El ***permiso*** *de taller aeronáutico está sujeto al resultado satisfactorio de una verificación realizada por la autoridad, en intervalos que considere pertinente, para* ***asegurar que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos cumple con la norma*** *y los estándares internacionales establecidos. • Los Talleres aeronáuticos* ***son sujetos a evaluación de la conformidad****, a través de su Manual de Procedimientos de Taller Aeronáutico, verificando instalaciones, instrucción y capacitación del personal. Además la autoridad tiene como facultad el verificar que las herramientas, equipo, materiales, información técnica necesaria para realizar las actividades de mantenimiento, cuenten con una trazabilidad adecuada, se encuentre disponible y en buenas condiciones para el uso dentro del taller aeronáutico. • La autoridad aeronáutica puede adoptar las medidas necesarias para suspender, cancelar o revocar la liberación de mantenimiento o retorno a servicio emitido por el taller aeronáutico, si se evidencia que el mantenimiento, reparación o alteración de la aeronave o componente realizada por el taller, no es apto para emitir una liberación de mantenimiento y en consecuencia se determina que la seguridad de la operación de una aeronave se ve afectada. • El permisionario del taller aeronáutico debe establecer y mantener un* ***Sistema de Garantía de Calidad*** *el cual debe incluirse en el Manual de Procedimientos de Taller Aeronáutico. • El Taller Aeronáutico* ***debe establecer, implementar y mantener un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional****, que sea apropiado al alcance de sus Especificaciones de Operación y a los peligros, para mitigar los riesgos de seguridad operacional asociados, relacionados con las actividades de los servicios de mantenimiento, reparación o alteración realizados.*
Indicador de impacto: El informe estadístico realizado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas –CNSF- durante el periodo de 2008 a 20//, muestra que los ***principales factores que interfieren y generan mayores costos cuando ocurre un siniestro son las fallas mecánicas y el factor humano****. Estos costos representan el 37.5% (ANEXO 7) del costo promedio total en ese periodo solo en ese periodo resultando en un total de $/,285 MDP promedio ponderado anual, por pago de siniestros o accidentes aéreos en éste, lo cual está directamente relacionado*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

con la preparación del personal del taller y la forma en que efectúan su trabajo. Por lo tanto si se aplican los requerimientos regulatorios de este proyecto de norma en un taller aeronáutico, podría esperarse una ***disminución en el costo total que implicaría cubrir los siniestros*** *ya que por concepto de ocurrencia, ha sido el que genera mayores erogaciones.*
Situación esperada con la implementación de la regulación: Que los talleres aeronáuticos cumplan con lo estipulado en la presente norma y se logre mitigar los riesgos asociados en la operación del mantenimiento a aeronaves.
Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Al cumplir con los requerimientos en materia de realización de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración, certificación y liberación de mantenimiento o retorno al servicio que son exigidos en la regulación mexicana aplicable en la materia tienen como propósito ***asegurar que el mantenimiento a las aeronaves se realiza de una manera correcta y adecuada****. De esta forma, se pretende* ***mitigar los riesgos potenciales asociados a los trabajos de mantenimiento deficiente o inadecuado, reducir posibles incidentes relativos al mantenimiento de aeronaves y obtener un mejor aprovechamiento de los recursos materiales, humanos y técnicos utilizados para el mantenimiento.****"*

Con relación al numeral 9 se solicita a la dependencia señalar, de ser el caso, el grupo o sector específico en el que existen riesgos que varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan.

Al respecto esa Secretaría señaló que no existen medidas de mitigación de riesgos diferenciadas por magnitud del impacto ya que el tratamiento del riesgo por medio de la regulación está orientado sólo a instrumentar acciones respectivas de carácter general, buscando reducir el riesgo con relación a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y operadores aéreos que cuenten con instalaciones para proporcionar servicios de mantenimiento de aeronaves, motores, componentes o accesorios entre otros para asegurar el estado de aeronavegabilidad de las aeronaves y sus partes.

No obstante lo anterior, esta Comisión se percató de que la SCT fue omisa en responder a los numerales 9.1, 9.2 y 9.3, por lo que se le solicita vierta la información relativa a dicho apartado de la MIR.

Sobre el particular, en su oficio número 4.1.- 642 de fecha 12 de junio de 2015, en Respuesta al Dictamen Total (no final), la SCT indicó lo siguiente:

"Atendiendo el presente punto, esta DGAC acepta la observación referente a los numerales 9.1, 9.2 y 9.3 de la MIR del Proyecto, misma que se adecua brindando respuesta a los mismos, de la siguiente manera:

9.1 *Para determinados grupos o sectores específicos, ¿existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan?*

Si ***No*** ✓

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

***9.2** En caso afirmativo, ¿se justifica la necesidad de establecer medidas regulatorias similares?*

Si ***No*** ✓

***9.3** En cualquier caso, indique ¿por qué?*

La regulación está orientada a establecer acciones regulatorias de carácter general indistintamente a cualquier tipo o clasificación de Taller Aeronáutico. Esto es con el propósito de estandarizar los requerimientos exigibles en las actividades de mantenimiento de aeronaves."

En ese sentido esta Comisión considera debidamente atendidas las solicitudes realizadas en el Dictamen Total (no final).

Con relación al numeral 10 del formulario de la MIR donde se solicita a la dependencia indicar la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas aplicadas para la mitigación del riesgo que forman parte de la problemática inicial, la SCT señaló que no se identificaba ningún riesgo al que estuvieran sujetos los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos, personal del taller y usuarios del servicio de transporte aéreo.

B. Análisis de Cargas Administrativas

En el numeral 11, la SCT proporcionó información relativa a los trámites que serán objeto de modificación o creación con motivo de la presente regulación.

En este sentido, esa Secretaría señaló la creación de dos nuevos trámites, mismos que por cuestiones de un mejor análisis, serán abordados por separado.

En el primero se habla de la creación de un trámite que será indispensable en el cumplimiento de esta regulación y que es el concerniente a la obligación que tendrán los concesionarios, permisionarios y personas que pretendan obtener el otorgamiento de autorización para el establecimiento y funcionamiento de un taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades, de conservar los documentos relativos a los registros de despacho de manera física o formato electrónico (por un tiempo no menor a 12 meses), a efecto de que constate a la Autoridad Aeronáutica el cumplimiento de los requerimientos de la Norma Oficial Mexicana. En este sentido, el único requisito que se exige es el de conservar los registros en materia del Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller.

El trámite en cita será identificado con el rubro siguiente: *"Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil. Modalidad: Registros en materia de Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller"*. Dicho trámite tendrá una vigencia no menor a 12 meses y será presentado por medios físicos o electrónicos sin que le sea aplicable ningún supuesto de ficta.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Cabe señalar que esa Secretaría justificó dicho trámite en la obligación establecida en el presente anteproyecto, afirmación que se robustece con lo aportado en el cuerpo del anteproyecto, en específico del numeral 6.6.5.

Con relación a las propuestas de mejora, en lo atinente a este trámite, esta Comisión sugirió a esa Dependencia establecer un plazo específico en lo relativo a la vigencia del mismo y en cuanto al plazo de la obligación, dado que se estableció de manera abierta lo que genera incertidumbre a los particulares sujetos a su cumplimiento.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen, la Secretaría manifestó lo siguiente:

> *"De conformidad a lo antes solicitado, esta DGAC acepta su recomendación y ha resuelto modificar la MIR del Proyecto en su apartado IV Impacto de la Regulación, Pregunta 11; con la finalidad de establecer en mencionado trámite el plazo de un año, de conformidad con el artículo 138 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Asimismo se ha modificado el numeral 6.6.5., del Proyecto en cuestión (para mayor referencia ver numeral 7. inciso b del presente oficio), con el objeto de reforzar el fundamento jurídico del Trámite SCT-02-194."*

En ese sentido, la COFEMER considera debidamente atendida la recomendación realizada en el oficio número COFEME/14/0809 de fecha 7 de abril de 2014.

Por cuanto hace al segundo trámite de rubro: Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero. Resulta conveniente señalar que éste resulta ser el objeto de la regulación motivo de este anteproyecto, pero en el caso de encontrarse en el extranjero, en cuyo caso, el permiso deberá ser tramitado por aquellos Permisionarios del taller aeronáutico que pretenda dar servicios de mantenimiento de aeronave con matrícula mexicana fuera del territorio nacional. En este caso, el permiso será otorgado siempre que se cumplan los requisitos que sirvieron de base para el otorgamiento del permiso y permanezca vigente la habilitación certificado o documento equivalente que le haya sido expedido por su Autoridad Aeronáutica Civil o se cumpla la vigencia establecida en el Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero.

La justificación señalada por esa Dependencia para su otorgamiento consiste en que la DGAC tenga la posibilidad de revisar la documentación solicitada, certificar su veracidad y conocer el tipo de trabajo de mantenimiento que se pretende realizar. En este sentido, los requisitos solicitados se consideran análogos a los abordados en el anteproyecto objeto de este dictamen.

Cabe señalar que dicho trámite tendrá una vigencia de dos años y será presentado por medio de escrito libre siéndole aplicable la negativa ficta.

Con relación a las propuestas de mejora, en lo atinente a este trámite, esta Comisión sugirió a esa Secretaría en su Dictamen Total (no final) establecer un plazo menor de respuesta, dado que 90 días naturales se considera un tiempo por demás amplio.

Sobre el particular, en su oficio 4.1.- 642 de fecha 12 de junio de 2015, la SCT otorgó la siguiente respuesta:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

"De conformidad a lo antes solicitado, esta Unidad Administrativa hace de su conocimiento que, debido a la cantidad de los documentos técnicos y administrativos que se tienen que revisar, previo al otorgamiento de Permiso para el establecimiento de un Taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades, el plazo de 90 días, resulta necesario para brindar una respuesta fundada y motivada, que respete los principios de seguridad jurídica y legalidad, así como para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, de acuerdo al plazo que se encuentra definido por el artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, por lo que por el momento no es posible reducirlo por parte de esta Autoridad."

Por lo anterior, en opinión de este Órgano Desconcentrado, esa Secretaría justificó la necesidad de mantener el plazo de respuesta de este trámite en noventa días naturales.

De una revisión del anteproyecto, la COFEMER consideró que, por la manera en que se encuentran planteados algunos numerales pudieran considerarse como trámites. En tal sentido, esta Comisión se dio a la tarea de identificar los preceptos que pudieran colocarse en dicho supuesto.

Con relación a lo previamente señalado, esta COFEMER solicitó a esa Secretaría que, en su respuesta al presente Dictamen Total No Final, manifestara lo siguiente:

- Identifique y en su caso, incorpore al anteproyecto, para los trámites precisados con antelación, los elementos establecidos en el artículo 69 M de la LFPA, o en su defecto, justifique las razones por las que no los considera trámites por ya estar contemplados.

- En caso de que sí se requiera la creación de los trámites ya mencionados se sugiere inscribirlos en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS) en el tiempo establecido en el numeral 69-N de la LFPA, dentro de los cinco días hábiles siguientes.

- En caso de que los trámites arriba identificados, ya se encuentren previstos en uno ya inscrito, se solicita a la dependencia que haga dicha precisión en el apartado de la MIR correspondiente, ello con la finalidad de brindar mayor transparencia y certidumbre a los particulares y sujetos regulados.

En ese sentido, en su oficio de Respuesta a Dictamen, la SCT otorgó respuesta a cada una de las consideraciones realizadas por la COFEMER, tal y como se muestra a continuación:

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
4.3. Todo trabajo de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje de partes (para dar mantenimiento y/o reparación) a las aeronaves, componentes y/o accesorios que no pueda efectuarse	Esta Comisión solicita a la dependencia aclarar si los lineamientos a los que se debe ajustar cualquier trabajo que se realice en el extranjero corresponden a los ya previstos en la NOM-043/1-	En respuesta a su solicitud de aclaración, es necesario señalar que el objetivo de la Norma Oficial Mexicana en estudio, es regular los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos tanto nacionales como extranjeros, sin embargo para el caso de Talleres

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
en ningún Taller Aeronáutico en México, se debe realizar en Talleres Aeronáuticos Extranjeros, **de conformidad con los lineamientos sobre el servicio de mantenimiento y/o reparación de aeronaves y sus componentes en el Extranjero**, de conformidad con lo establecido en el numeral 9., de la presente Norma Oficial Mexicana.	SCT3-2001, o si, por el contrario, se tratan de unos diferente, en cuyo caso, deberá manifestar la acción regulatoria que se crearía manifestando el trámite que se pretendería crear.	Aeronáuticos extranjeros el Permiso que emite esta Autoridad Aeronáutica es una "convalidación" de la habilitación, certificado o documento equivalente otorgado por una Autoridad de aviación civil, lo anterior de conformidad con la sección 9. Talleres Aeronáuticos Extranjeros, correspondiente al Proyecto que nos atañe. Asimismo y de conformidad a lo anteriormente planteado, se ha resuelto modificar el numeral 4.3. del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, con el objeto de clarificar y eliminar cualquier ambigüedad al respecto, quedando de la siguiente forma: 4.3. Todo trabajo de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje de partes (para dar mantenimiento o reparación) a las aeronaves, componentes o accesorios, puede realizarse en Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de conformidad con los ~~lineamientos sobre el servicio de mantenimiento o reparación de aeronaves y sus componentes en el extranjero, de conformidad con lo~~ establecido en el numeral 9. Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de la presente Norma Oficial Mexicana. Finalmente, para concluir la respuesta al presente punto, en lo atinente al trámite correspondiente se creará una nueva Modalidad al Trámite SCT-02-038 -Permiso para el establecimiento de Talleres Aeronáuticos-, denominada -Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero-.
5.6.2. Se pueden realizar **modificaciones a las limitaciones de las especificaciones de operación** del Permiso de Taller aeronáutico, para incluir o eliminar clasificaciones, así como, cambios de domicilio; **estas modificaciones deben contar con una solicitud**. **14.17.** La solicitud mencionada en el numeral 5.6.2., de la presente	Con relación a este punto, se estima que se configura un trámite dado que se señala que se debe contar con una solicitud que debe ser presentada ante la autoridad aeronáutica para realizar las modificaciones a las limitaciones de las especificaciones de operación del permiso del taller. Cabe señalar que igualmente	En respuesta al presente punto, esta DGAC acepta la observación realizada, por lo que en lo atinente al trámite correspondiente se creará una nueva Modalidad al Trámite SCT-02-038 *-Permiso para el establecimiento de Talleres Aeronáuticos-*, denominada *-Modificaciones a las Especificaciones de Operación del Permiso de Taller Aeronáutico-*. Asimismo, cabe señalar que el procedimiento para el otorgamiento del Permiso de Taller Aeronáutico es diferente que para la modificación de este, de lo anterior, los

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
norma, para incrementar o disminuir la categoría, modalidad y especialidad del Taller Aeronáutico, **debe ser presentada a la Autoridad Aeronáutica, junto con los documentos** a los que hacen referencia las fracciones IV, VI, VIII, IX y X del artículo 140 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Respecto al Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico a que hace referencia la fracción X antes mencionada, se debe adjuntar la enmienda autorizada que corresponda Manual en cuestión, por motivo de la ampliación en la capacidad del Taller Aeronáutico; asimismo, deben cumplir los siguientes requerimientos:	podría configurar una modificación al permiso. En cuyo caso la dependencia deberá aclarar si para la modificación del permiso se debe realizar el mismo procedimiento que para su otorgamiento.	requisitos para cada uno de ellos se muestran en el Proyecto de NOM en estudio, como sigue: • Para el caso del *otorgamiento* de Permiso de Taller Aeronáutico los numerales del Proyecto aplicables son: 4.4., 14.2., 14.2.1., Apéndice "A" Normativo -*Documentos que Acompañan una Solicitud de Permiso de Taller Aeronáutico*- y Apéndice "D" Normativo -*Pre-Solicitud para la Certificación de un Taller Aeronáutico*-. • En el caso de *modificación* los numerales aplicables son: 5.6.2. y 14.17.
6.6.3. El Taller Aeronáutico con servicios propios debe contar con **guías de inspección y mantenimiento de la aeronave; todas sus formas impresas** (guías, tarjetas, formularios, documentación, etc., utilizadas en los procesos de mantenimiento) las cuales deben contener nombre o razón social y número de Permiso del Taller Aeronáutico, en donde se debe transcribir los datos solicitados en cada uno de los formatos, estos registros pueden ser generados por computadora y mantenidos en una base de datos electrónica, siempre que exista un sistema de protección que impida su alteración no-autorizada y que exista un respaldo de la base de datos electrónica que se actualice de conformidad a lo establecido en su Manual de Procedimientos de Taller después que se hace cualquier entrada a la base de datos principal. **14.31. Las guías de inspección, formas impresas** etc., mencionadas en el numeral 6.6.3 de	Por cuanto hace a este punto, se pide a la dependencia precisar si la aprobación de las guías de inspección y mantenimiento configura un trámite ya que en la cláusula 14.31 se manifiesta que se requerirá de la aprobación de la autoridad aeronáutica, lo cual da a presuponer que se trata de un trámite. En caso de que sea así, se sugiere precisar en qué momento se deberá realizar o si se podría considerar parte de la autorización del Manual del Taller.	Atendiendo sus comentarios, se precisa que la aprobación de las guías de inspección y mantenimiento se encuentran contenidas en la NOM-145/2-SCT3-2001, "Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico", por ende la aprobación de los mismas quedan cubiertas en el trámite inicial para la autorización del Manual de Procedimientos del Taller (trámite No. SCT-02-036-C). Dado lo anterior se ha resuelto modificar el texto del numeral 14.31. del Proyecto como sigue, para clarificar lo referente al trámite en comento: ***14.30.*** *Las guías de inspección, formas impresas etc., mencionadas en el numeral 6.6.3 de la presente Norma deben estar autorizadas por la Autoridad Aeronáutica para su utilización, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable para el establecimiento del contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico.* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.31. a 14.30., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
la presente norma **deben estar autorizadas** por la Autoridad Aeronáutica para su aprobación.		
6.7.2. El Taller Aeronáutico debe contar con los contratos de mantenimiento celebrados con el concesionario, permisionario u operador aéreo de conformidad con la normatividad aplicable. **14.33** El **contrato de mantenimiento** mencionado en el numeral 6.7.2., **debe ser presentado a la Autoridad Aeronáutica para su registro** el cual debe ser conforme al Apéndice "C" Normativo y estar disponible a la Autoridad en caso de que lo requiera. **Apéndice "C" Normativo** **C14.** Incluir una cláusula en la que se indique que cualquier modificación, renovación o terminación del contrato es debidamente notificada de forma inmediata a la Autoridad Aeronáutica.	En lo atinente a este punto se sugiere implementar, de no existir actualmente, un trámite que prevea lo relativo a este requisito	En respuesta a la sugerencia emitida por la COFEMER, esta Unidad Administrativa acepta su recomendación y ha resuelto modificar la MIR del Proyecto en cuestión, en su apartado de trámites, con la finalidad de crear una nueva Modalidad al Trámite SCT-02-038 *-Permiso para el establecimiento de Talleres Aeronáuticos-*, denominada *-Aprobación de Contrato de Mantenimiento-*. Adicionalmente, derivado de lo anterior se modifica el numeral 14.33. del Proyecto, con el objeto de brindar sustento jurídico al trámite mencionado con antelación, resultando el siguiente texto: ***14.31.*** *El contrato de mantenimiento mencionado en el numeral 6.7.2., debe ser presentado a la Autoridad Aeronáutica, mediante escrito libre (físicamente o vía electrónica) para su aprobación. En razón de lo anterior y mediante la revisión y aprobación de dicho contrato, la Autoridad Aeronáutica expresa el no inconveniente de celebrar el contrato entre ambas partes, el cual debe ser conforme al Apéndice "C" Normativo y estar disponible a la Autoridad Aeronáutica, en caso de que lo requiera.* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.33. a 14.31., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
7.5.2. El interesado en ocupar el cargo de responsable de un Taller Aeronáutico debe contar con un escrito libre dirigido al permisionario del Taller Aeronáutico, acompañado de Curriculum vitae actualizado, copia de la licencia vigente y/o cédula profesional, constancias de cursos tomados, además de la carta de aceptación de responsabilidad técnica (dirigida al permisionario del Taller Aeronáutico) y el documento donde el permisionario	Dado que se prevé una obligación es que se estima conveniente que la dependencia estime si es necesario realizar el alta de un nuevo trámite o si ya existe alguno registrado con estas características.	Atendiendo el comentario en referencia, esta DGAC acepta la recomendación propuesta, por lo que se realiza la modificación en el formulario de la MIR en la sección de trámites, para la creación de una nueva Modalidad al Trámite SCT-02-038 -Permiso para el establecimiento de Talleres Aeronáuticos-, designada como -Otorgamiento de Responsiva de Taller-.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
de taller lo propone como responsable de taller aeronáutico conforme al numeral 7.4.4., de la presente Norma Oficial Mexicana. **14.11.** El **escrito libre** mencionado en **el numeral 7.5.2., debe ser presentado a la Autoridad Aeronáutica** con una anticipación de 10 días hábiles a la fecha de ocupación del cargo; En caso de que previo análisis se encuentre que la documentación presentada es aceptable de acuerdo con la operación y funcionamiento del taller, la Autoridad Aeronáutica expide la **autorización correspondiente, denominada responsiva de taller.**		
7.6.4. Todo aquel personal que emita una liberación de mantenimiento o retorno al servicio de una aeronave o componente de aeronave debe haber ejercido sus facultades de liberar en un periodo de seis meses en los últimos dos años. El personal técnico aeronáutico que no cumpla esta condición, puede ser contratado únicamente como auxiliar del personal titular que ejecuta los trabajos en el área de mantenimiento y/o control de calidad, por un periodo de 6 meses. Después de este periodo puede ocupar el puesto que le sea asignado en el área de mantenimiento y/o control de calidad. **14.38.** En los casos mencionados en el numeral 7.6.4., el responsable del **Taller Aeronáutico y el permisionario de éste, deben notificar por escrito a la Autoridad Aeronáutica.**	Al desprenderse la obligación de notificar por escrito a la autoridad aeronáutica es que se estima que se configura un trámite, razón por la cual, de no existir ya un registro conducente, se sugiere su creación.	En relación a la sugerencia emitida en el presente punto, se señala que el trámite en cuestión, se encuentra contenido en la NOM-145/2-SCT3-2001, "Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico", por ende no es necesaria la creación de este en el Proyecto en análisis. Finalmente y con la intención de clarificar lo correspondiente al tema, se adecua la redacción del numeral 14.38., dando como resultado el siguiente: ***14.36.*** *En los casos mencionados en el numeral 7.6.4., el responsable del Taller Aeronáutico y el permisionario de éste, deben informar a través de la enmienda al Manual de Procedimientos del Taller, lo relacionado a los cambios en el personal que tiene facultades para emitir la liberación de mantenimiento o retorno a servicio de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable para el establecimiento del contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico.* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.38. a 14.36., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
9.8. El Permiso de un Taller	En lo atinente a este punto, se	En respuesta a la solicitud de aclaración

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Disposición (es) aplicable (s)	Consideración de la COFEMER	Respuesta de la SCT
Aeronáutico Extranjero, termina por: **9.8.1.** Vencimiento del plazo establecido en la misma o de la prórroga que, en su caso, se hubiera otorgado.	le solicita a la dependencia aclarar si el trámite de prórroga del permiso de un taller aeronáutico extranjero seguirá el mismo procedimiento que el del trámite de expedición, es decir, si se tratará de los mismos requisitos, plazos, etc.	planteada en el párrafo anterior, esta DGAC comenta que los supuestos de prórroga no se encuentran contemplados en el Proyecto en comento, por lo tanto y con la intención de clarificar lo correspondiente al tema, se adecua la redacción de los numerales en referencia, como se muestra a continuación: ***9.5.*** *Terminación del Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero* *El Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero, termina por:* *a) Vencimiento del plazo establecido en el mismo;* *b) Renuncia del Titular;...* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración por adecuación en sección **9. Talleres Aeronáuticos Extranjeros**, derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
10. Métodos alternos de cumplimiento El Taller Aeronáutico nacional o Extranjero, puede contar con un método alterno de cumplimiento de un requerimiento de la presente norma, siempre y cuando justifique que el método propuesto cumple con un nivel de seguridad equivalente. **14.42.** El método alterno de cumplimiento que se cita en el numeral 10., de la presente norma está **sujeto a previa autorización por parte de la Autoridad Aeronáutica.**	Se estima conveniente que la dependencia precise si en este caso se está implementando la creación de un nuevo trámite o si se trata de uno ya existente.	Referente a su solicitud de clarificar el trámite en cuestión, es necesario hacer mención de que los Métodos Alternos de Cumplimiento se encuentran especificados en el Manual de Procedimientos de Taller, y estos son facultados al momento de la autorización inicial o en sus respectivas enmiendas de dicho Manual. Dado lo anterior, se adecua el texto del numeral 14.42. del Proyecto quedando de la siguiente manera: ***14.40.*** *El método alterno de cumplimiento que se cita en el numeral 10., de la presente Norma está sujeto a previa autorización a través del Manual de Procedimientos de Taller, por parte de la Autoridad Aeronáutica.* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.42. a 14.40., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.

Fuente: Elaborado por COFEMER con datos del anteproyecto y con información del oficio número 4.1.- 642 de fecha 12 de junio de 2015 de Respuesta a Dictamen Total (no final).

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

En ese sentido, esta Comisión observa que esa Secretaría modificó el numeral 11 de formulario de la MIR, con la finalidad de manifestar todos los trámites adicionales que no habían sido identificados. Asimismo, este Órgano Desconcentrado considera esa Secretaría atendió y justificó cada una de las observaciones realizadas en el Dictamen Total (no final).

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.

C. Análisis de Acciones Regulatorias.

Por cuanto hace a las obligaciones, restricciones, beneficios, requisitos, prohibiciones, condicionantes y sanciones mencionadas en el numeral 12 del formulario de la MIR esta Comisión se dio a la tarea de verificar que lo preceptuado en dicho numeral, en efecto, estuviera contemplado en los preceptos mencionados, por lo que se llegó a la conclusión de que las acciones a implementarse, con relación a este anteproyecto son las siguientes:

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
Obligación	Esta acción regulatoria establece que todo taller Aeronáutico donde se pretendan efectuar trabajos de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje (con el fin de dar mantenimiento), debe contar con un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para de esta manera asegurar que los talleres cumplen con los lineamientos establecidos por las autoridades nacionales e internacionales.	4.1
Obligación	Establece que todos los trabajos de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje (con el fin de dar mantenimiento y/o reparación) deben llevarse conforme a las disposiciones establecidas por el país de registro de matrícula de la aeronave o en su caso de convenios bilaterales celebrados entre México y el país de registro de matrícula de la aeronave, esto con la finalidad de cumplir con los acuerdos bilaterales establecidos, así como realizar operaciones aéreas más seguras.	4.2
Restricción	Establece que todo trabajo de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje (con el fin de dar mantenimiento y/o reparación) a las aeronaves, componentes y/o accesorios que no pueda ser efectuado en ningún Taller Aeronáutico en México, se debe realizar en	4.3

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	talleres en el extranjero, de conformidad con los lineamientos que establezca la normatividad aplicable en la materia. Esta acción regulatoria asegura que se mantengan los márgenes de seguridad solicitados por la normatividad mexicana en los trabajos que se realicen sobre territorio nacional.	
Beneficio	Establece que se puede realizar el mantenimiento en talleres aeronáuticos que están autorizados por una autoridad de aviación civil que cuente con un acuerdo bilateral con los Estados Unidos Mexicanos, de esta manera se busca facilitar a los operadores, permisionarios y concesionarios, el efectuar mantenimiento a sus aeronaves en talleres Aeronáuticos en el Extranjero, evitando demoras innecesarias, lo cual les representa una optimización de costos al minimizar los tiempos en tierra de las aeronave.	4.3.1
Requisitos	Se debe de contar con una solicitud donde se indique la categoría y especialidad con la que se desea obtener el permiso de Taller Aeronáutico, para incluirla dentro de sus especificaciones de operación de acuerdo a lo especificado en el anexo B; para obtener el permiso, la solicitud debe estar acompañada de los documentos indicados en el apéndice A, de esta forma se garantiza que se cumple con lo dispuesto en la presente norma y poder operar como taller Aeronáutico.	4.4
Obligación	Los permisionarios u operadores aéreos que cuentan o desean obtener y/o modificar un permiso de taller aeronáutico si lo requieren, deben cumplir con todos los requisitos establecidos en la presente norma y en la reglamentación aplicable, para garantizar que los talleres operen de una forma segura.	4.5
Prohibición	Un Taller Aeronáutico debe contar con un permiso de lo contrario no podrá operar y funcionar como tal de conformidad con el artículo 11 ante penúltimo párrafo de la Ley de Aviación Civil.	5.1
Restricciones	Establece las limitaciones y especificaciones de operación y que deben estar descritas en su permiso de Taller Aeronáutico. Se establece el alcance y limitación de los trabajos de mantenimiento, reparación, modificación, fabricación o ensamblaje (para dar mantenimiento y/o reparación) que ampara el permiso de Taller Aeronáutico. De esta forma se limitan los trabajos que puede hacer el taller aeronáutico, ya que si se encuentra en su permiso se traduce en que cuenta con la infraestructura, recursos humanos, etc., para realizar los trabajos de mantenimiento, reparación y fabricación. Todo lo anterior con el propósito	5.3.1 y 5.3.3

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	de asegurar la supervisión de los talleres y sus respectivas capacidades técnicas bajo control.	
Prohibición	Prohíbe que los talleres aeronáuticos no pueden operar sin el correspondiente permiso, de esta forma se asegura que los trabajos de mantenimiento, reparación, alteración o fabricación con fines de mantenimiento se realicen con apego a los estándares de mantenimiento internacionales y se asegure el control de los talleres aeronáuticos por parte de la autoridad.	5.3.2
Obligación	Establece el pago de derechos generado por la emisión del Permiso de Taller Aeronáutico.	5.3.4
Beneficio	Condiciona la vigencia del permiso con el propósito de establecer un periodo de validez.	5.4.1
Restricciones	Limita al Taller Aeronáutico a realizar el mantenimiento, reparación, modificación, fabricación o ensamblaje únicamente que esté incluido en sus especificaciones de operación, si un trabajo de mantenimiento está listado en sus especificaciones significa que se cuenta con la información técnica vigente, equipos, herramientas especiales y estándar, instalaciones, personal de mantenimiento y/o inspección, infraestructura, procedimientos necesarios para realizar las actividades de mantenimiento, con el propósito de garantizar las condiciones de aplicabilidad para el mantenimiento de la aeronave, componente y/o accesorio.	5.4.2 y 5.4.3
Obligación	Esta acción regulatoria establece que el Taller aeronáutico debe demostrar la trazabilidad de todos los suministros utilizados en especial los de componentes limitados por vida, de esta manera se asegura que los suministros son los adecuados para efectuar el mantenimiento con el fin de garantizar el seguimiento de adquisición, recepción, uso y desecho (cadena de rastreo) de los suministros que deban estar controlados por parte del taller aeronáutico y asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	5.4.4
Prohibiciones	Limitan al taller a realizar sólo las actividades que aparecen en su Manual de procedimientos de taller y la información técnica vigente de igual forma a los que estén contenidos en su Permiso de Taller Aeronáutico, de esta manera se limita al taller para que no realice trabajos que no se encuentren autorizados, si un trabajo no se encuentra contenido en los documentos antes citados, no se puede garantizar se realicen de manera adecuada. Todo lo anterior con el propósito de asegurar la supervisión de los talleres y sus respectivas capacidades técnicas bajo control	5.5.1 y 5.5.2
Beneficio	Le permite al taller hacer arreglos para que otro taller	5.5.3 y 5.5.4

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	realice los trabajos que no puede hacer, de esta manera no se limita a los talleres ya que le dan la facilidad al permisionario, concesionario y operador aéreo de realizar solo algunos trabajos sin condicionar a que realice todos los que necesita la aeronave. Asimismo, esta acción regulatoria le otorga al taller la facultad de realizar trabajos de mantenimiento fuera de las instalaciones aprobadas en el Permiso bajo ciertas condiciones controladas. Todo lo anterior, con el propósito de optimizar de costos y minimizar los tiempos en tierra de las aeronaves.	
Obligación	Obligación del taller de emitir una liberación de mantenimiento o retorno al servicio, de esta manera que se garantiza que los trabajos fueron realizados y finalizados de acuerdo a los procedimientos, herramientas, equipo correcto con el propósito de asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	5.5.5
Prohibición	Establece que una vez que el titular de un permiso de taller renuncia o cancela, éste no podrá ejercer los privilegios antes otorgados.	5.5.6
Obligación	Establece que la base, sub base y/o estaciones del taller Aeronáutico deben contar y mantener el permiso de taller aeronáutico, de esta forma se puedan conocer las capacidades y limitaciones del taller aeronáutico, asegurando la aeronavegabilidad de las aeronaves, componentes y o accesorios, de acuerdo con los alcances del taller y garantizando que los trabajos efectuados cumplen con los lineamientos establecidos con el propósito de asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	5.6.1
Obligación	Establece al titular de un permiso de Taller Aeronáutico, que en caso de solicitar un cambio en las especificaciones de operación, como es, el incluir o eliminar clasificaciones y cambios de domicilio, deberá presentar ante la autoridad Aeronáutica una solicitud de acuerdo a sus necesidades con el propósito de que la autoridad mantenga control sobre los regulados	5.6.2
Beneficio	Concede un plazo de un año al permisionario de un taller Aeronáutico una vez que la NOM esté publicada, para solicitar las modificaciones necesarias al permiso de taller, con el propósito de garantizar que el taller esté actualizado y cuente con todo lo necesario para seguir operando como taller aeronáutico.	5.6.3
Concesión	Si el taller no realiza un trabajo que está dentro de sus especificaciones de operación en un periodo de 24 meses, se deben dar de baja todas aquellas limitaciones indicadas en estas especificaciones del Permiso de taller aeronáutico,	5.6.4

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	todo lo anterior para garantizar que se conserva la habilidad para seguir realizando estos trabajos.	
Concesión	Establece las condiciones que permiten al taller conservar la validez el permiso de taller aeronáutico con el propósito de asegurar que el titular cumpla con los estándares técnicos nacionales e internacionales en materia de aviación.	5.7.1
Sanciones	Establecen las causales de cancelación, revocación o suspensión del permiso de taller Aeronáutico por motivo del incumplimiento continuo de los requerimientos en materia de aviación. Lo anterior con el propósito de prevenir y evitar las potenciales irregularidades que comprometan la aeronavegabilidad de las aeronaves, componentes y accesorios.	5.8.1 y 5.8.2
Concesión	Establece que la cancelación, suspensión, o revocación, pueden dejar de ser efectivas si el taller Aeronáutico elimina las causas que la motivaron con el propósito de brindar la oportunidad al Taller Aeronáutico el corregir las deficiencias existentes sin la necesidad de perder su Permiso de Taller Aeronáutico.	5.8.3
Obligación	Establece que un taller Aeronáutico debe de emitir una liberación de mantenimiento o retorno a servicio, de una aeronave o componente que fue atendida por mantenimiento o reparación, con el objetivo de asegurar que los trabajos realizados cumplen con los estándares de calidad establecidos por la entidad responsable del diseño y las autoridades nacionales e internacionales.	6.1.1
Obligación	La inspección de trabajos debe ser la mínima requerida por la entidad responsable del diseño y ésta podrá ser incrementada por el permisionario del taller con base en la experiencia obtenida debiendo estar disponible para la autoridad Aeronáutica con el propósito de conservar los niveles de seguridad mínimos requeridos por dicha entidad.	6.1.2
Obligación	Establece que el taller aeronáutico debe de generar un documento de inicio de trabajo u orden de trabajo, el cual debe usarse para documentar las actividades de mantenimiento que se realicen y deberá estar establecido en su Manual de Procedimientos de Taller Aeronáutico con el propósito de registrar y rastrear claramente el historial de mantenimiento.	6.1.3
Obligación	El taller aeronáutico sólo puede utilizar partes, componentes y repuestos aprobados por la entidad responsable del diseño de tipo de aeronave y/o por la autoridad Aeronáutica, además deben de incluir la trazabilidad desde el origen hasta su instalación. De esta forma se garantiza que se cumplen con las disposiciones de	6.1.4

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	las autoridades y se asegura la aeronavegabilidad de las aeronaves.	
Obligación	El taller aeronáutico debe contar con un sistema de garantía de calidad, que le permita asegurar los trabajos de mantenimiento realizados en su permiso de taller aeronáutico, el cual debe estar indicado en su Manual de Procedimientos de taller aeronáutico con el objetivo de prevenir, evitar y controlar aquellos trabajos de mantenimiento no conforme.	6.2
Obligación	El taller aeronáutico debe contar con un sistema de gestión de seguridad operacional que sea apropiado de acuerdo a sus alcances de operación, para mitigar los riesgos inherentes en la operación del taller aeronáutico.	6.3
Obligación	Cuando un taller aeronáutico sea contratado por un concesionario, permisionario u operador aéreo, en caso de encontrar una falla, defecto o irregularidad, el taller debe elaborar un informe por escrito en donde se indique que la aeronave, componentes y accesorios no están aeronavegables. Con el propósito de que el taller aeronáutico asegura que el cliente esté debidamente informado. Adicional a lo anterior, es necesario cumplir con las disposiciones sobre los procedimientos para la presentación del reporte de defectos y fallas ocurridas a las aeronaves.	6.4
Obligaciones	Una vez terminados los trabajos efectuados en una aeronave o un componente deben emitirse la liberaciones de mantenimiento o retorno al servicio según corresponda, y debe ser registrada por personal autorizado por el taller. Todo lo anterior con el objetivo de que la documentación del taller Aeronáutico acredita que el mantenimiento es realizado adecuadamente.	6.5 y 6.5.1
Requisitos	Establecen los requisitos de documentación y registros que el taller Aeronáutico debe contar respecto de todos los trabajos de mantenimiento, reparación o alteración realizados, esto para demostrar ante la autoridad Aeronáutica que los trabajos fueron efectuados cumpliendo todos los estándares de mantenimiento propios y/o de terceros, de la presente norma y se satisfacen los requerimientos para emitir apropiadamente la liberación correspondiente y/o retorno a servicio como sea aplicable.	6.6.1,6.6.2,6.6.3,6.6.4 y 6.6.5
Obligaciones	Establecen que un taller aeronáutico que pretenda dar servicio a terceros debe celebrar, cumplir y contar con los contratos de mantenimiento, crear un expediente por cada aeronave a la que se efectuará el servicio de mantenimiento, otorgar garantía de los trabajos que son efectuados de	6.7.1,6.7.2,6.7.3,6.7.4,6.7.5 y 6.7.6

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	acuerdo a las secciones aplicables del manual general de mantenimiento del concesionario, permisionario u operador aéreo y para realizar vuelos de comprobación será necesario coordinarlo con el concesionario o permisionario de transporte aéreo u operador aéreo propietario o poseedor de la aeronave. Todo lo anterior de acuerdo a lo indicado en el apéndice C y lo descrito en estos numerales, para demostrar ante la autoridad Aeronáutica que los trabajos fueron efectuados cumpliendo todos los estándares de mantenimiento, seguridad y aeronavegabilidad propios y/o de terceros.	
Obligaciones	Requieren que titular del permiso de taller aeronáutico cuente con • Expedientes y método de control de personal técnico aeronáutico, • Personal suficiente. Para realizar los trabajos de mantenimiento que le permitan garantizar la aeronavegabilidad y la seguridad en la operación de la aeronave con el propósito de cumplir con los estándares de calidad establecidos por la entidad responsable del diseño y las autoridades nacionales e internacionales.	7.1 y 7.2
Obligación	Esta acción regulatoria establece la obligación del permisionario, responsable y el personal del taller aeronáutico son solidariamente responsables de la violaciones cometidas a la Ley de Aviación Civil, Reglamento y normas aplicables por lo que todos deberán cumplir con sus deberes y responsabilidades dentro del taller con el fin de garantizar que se cumplen con los estándares de calidad y seguridad establecidos por autoridades nacionales e internacionales.	7.3
Obligaciones	Establecen los requisitos y responsabilidades en la organización del permisionario de taller aeronáutico que debe cumplir para desempeñar correctamente las funciones propias de la organización, del personal y que permita la vigilancia de la autoridad. Todo lo anterior con el propósito de asegurar que el taller cumpla conforme a los lineamentos establecidos en los procedimientos, manuales, programas y normatividad aplicable.	7.4.1, 7.4.2, 7.4.3, 7.4.4, 7.4.5, 7.4.6 y 7.4.7
Requisitos	Establecen los requisitos que debe cumplir el responsable del taller Aeronáutico dependiendo la especialidad, clase del taller y la documentación escrita. Con el propósito de asegurar que la persona responsable del taller tenga la experiencia y conocimientos necesarios para desempeñarse adecuadamente dentro del taller.	7.5.1 y 7.5.2
Obligación	Establece los mecanismos de liberación de mantenimiento con el propósito de seguir los conductos apropiados para tal fin, las funciones y responsabilidades a las que un	7.5.3

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	responsable de taller aeronáutico se hace acreedor y las cuales deberá cumplir mientras se desempeñe como tal dentro del taller aeronáutico.	
Restricción	Establece las restricciones de duplicidad o múltiples, para fungir como responsable de taller aeronáutico con el propósito de concentrar su desempeño en un sólo permisionario y prevenir descuidos probables.	7.5.4
Restricción	Establece que el responsable de un taller aeronáutico fungirá como tal hasta el último momento en que laboró para el taller, a menos que el permisionario del taller aeronáutico lo considere pertinente al liberarlo previamente de dichas responsabilidades.	7.5.5
Obligación	Establece que el personal técnico aeronáutico debe portar en todo momento el uniforme, equipo de trabajo y protección, de acuerdo a las actividades que esté realizando; con esta acción se pretende proteger al personal técnico de posibles riesgos durante sus actividades	7.6.2
Obligación	Establece que el personal técnico debe portar su licencia y examen de aptitud psicofísica, de conformidad con los reglamentos pertinentes, además de contar con experiencia y capacitación de conformidad con las actividades que va a realizar, de esta manera se asegura que el personal tiene los conocimientos y aptitud psicofísica necesarios para realizar el mantenimiento de las aeronaves.	7.6.3
Restricción	Establece las restricciones de pericia en el puesto del personal responsable de emitir liberación o retorno a servicio deberá haber ejercido estas facultades por lo menos 6 meses en los últimos 2 años. Lo anterior con el propósito de garantizar que el personal cumple con los conocimientos y experiencia necesaria.	7.6.4
Restricción	Establece las restricciones de experiencia para el personal de inspección y las equivalencias práctico-académicas que permitan suplir un grado equivalente de experiencia práctica con el propósito de asegurar que el personal de inspección tiene los conocimientos necesarios para realizar el la supervisión al mantenimiento de las aeronaves.	7.6.5
Obligaciones	Establecen los requisitos del programa de capacitación del taller Aeronáutico para que todo el personal técnico aeronáutico esté actualizado, cuente con los conocimientos técnicos, habilidades necesarios para llevar a cabo sus funciones y que será demostrada por medio de la evaluación de la competencia que asegure su conformidad con respecto a la presente norma establecidos por autoridades nacionales e internacionales.	7.7.1,7.7.2,7.7.3 y 7.7.4
Requisitos	Establecen los requisitos de infraestructura al taller	8.1.1,8.1.2,8.1.3,

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	aeronáutico que debe contar con instalaciones apropiadas y seguras de acuerdo a las especificaciones de las aeronaves a las que se pretende atender dentro del Taller, las aéreas de trabajo deberán de ser correctamente designadas para tender actividades de reparación, mantenimiento, control de calidad, oficinas administrativas, archivo, reciclaje, desechos, almacén, etc., además de crear un área específica para segregar o almacenar los desechos y contar con letreros de avisos de indicación, precaución, protección y prevención. Todo lo anterior para evitar y disminuir los riesgos, accidentes y garantizando que se cumplen con las disposiciones de las autoridades nacionales e internacionales.	8.1.4 y 8.1.5
Requisitos	Establecen los requisitos que debe cumplir el almacén de un taller aeronáutico de manera que se garantice que el almacén se encuentra bajo control y cumple con requerimientos de calidad y seguridad establecidos por autoridades nacionales e internacionales.	8.2.1 y 8.2.2
Requisitos	Establecen los requisitos que debe cumplir el equipo, maquinaria, herramientas y materiales necesarios, la calibración y control aplicable, así como el posible aislamiento que sea requerido o utilizado por el taller aeronáutico. Con el fin de cumplir con los lineamientos nacionales e internacionales sobre el mantenimiento y asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	8.3.1,8.3.2 y 8.3.3
Requisitos	Establece los requisitos de información técnica necesaria que sea aplicable, controlada, ordenada, vigente y de fácil acceso al personal técnico de mantenimiento; necesarias para llevar a cabo cada uno de los trabajos de mantenimiento y reparación con el propósito de asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	8.4.1
Beneficio	Establece que un permisionario, concesionario u operador aéreo puede realizar el mantenimiento a sus aeronaves con marcas de nacionalidad y matriculas mexicanas, en un taller Extranjero, siempre que éste cuente y cumpla con ciertos requisitos. Todo lo anterior con el propósito de verificar los requerimientos en materia de realización de trabajos que son exigidos por la regulación mexicana, de esta manera se asegura que los talleres cumplen con los lineamientos establecidos por las autoridades nacionales y con la regulación mexicana.	9.1
Requisitos	Establece que el Taller Aeronáutico Extranjero debe verificar los requerimientos en materia de realización de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración, certificación y liberación de mantenimiento o retorno al	9.2

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	servicio que son exigidos en la regulación mexicana aplicable en la materia con el propósito de asegurar que el mantenimiento se realiza conforme a las regulaciones correspondientes.	
Requisito	Especifica los requisitos que deben cumplir los talleres aeronáuticos extranjeros para poder obtener un permiso de taller aeronáutico extranjero, de esta manera se asegura que el apego a los lineamientos establecidos por las autoridades nacionales y que el taller extranjero cumpla con la regulación mexicana.	9.3
Requisito	Indica que se debe realizar un pago de derechos para obtener el Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Derechos.	9.4
Obligación	Establece que el personal técnico que ejecute el trabajo en el taller Aeronáutico Extranjero, debe tener la licencia de acuerdo a la especialidad emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil correspondiente y además ser empleado del taller al momento de realizar el trabajo de mantenimiento, a menos que el personal forme parte de una empresa subcontratada por el taller Aeronáutico Extranjero. De esta forma se tiene un control y se asegura que el personal técnico cumple con los estándares de mantenimiento establecidos.	9.5
Condiciona una concesión	Establece que el permiso solo se mantendrá vigente mientras se sigan cumpliendo los requisitos antes cumplidos para su obtención, de esta manera se garantiza que el permisionario extranjero cumpla con los lineamientos nacionales e internacionales.	9.6
Obligaciones	Establecen las obligaciones que debe cumplir un taller aeronáutico extranjero, en las que se incluye que sólo debe realizar los servicios y funciones especificadas en su permiso, asegurarse que se cuenta con la autorización para realizar operaciones en el extranjero y con el personal técnico para realizar las actividades de mantenimiento. Todo lo anterior con el propósito de cumplir con los estándares nacionales e internacionales, de igual forma debe emitir la forma en la que se certifique que el trabajo de mantenimiento fue realizado conforme los estándares de mantenimiento establecidos.	9.7.1, 9.7.2 y 9.7.3
Condicionan un beneficio	Establece que el taller Aeronáutico Extranjero está obligado a emitir la forma que certifique la reparación y/o alteración efectuada en aeronaves. Con el propósito de garantizar que el taller cumple con los procedimientos y requerimientos aprobados por la Autoridad de aviación Civil para	9.7.4

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	alteraciones o reparaciones de aeronaves.	
Condicionan una concesión	Especifican al permisionario del taller aeronáutico extranjero las causales de la terminación del permiso. Con esto se asegura que los talleres extranjeros tengan un permiso emitido por la autoridad aeronáutica civil el cual cumple con los lineamientos establecidos por las autoridades nacionales y con la regulación mexicana.	9.8.1,9.8.2,9.8.3,9.8.4,9.8.5 y 9.8.6
Obligación	Establece que la terminación del permiso no elimina las obligaciones contraídas por el titular del taller extranjero durante el tiempo que fue vigente el permiso de taller aeronáutico con el propósito de dejar clara la responsabilidad durante la vigencia del mismo sin importar si éste ya ha terminado.	9.9
Obligación	Establece al taller extranjero que debe contar con un informe bianual sobre los trabajos de mantenimiento realizados a matriculas mexicanas, el cual debe estar conforme a lo estipulado en el permiso de taller aeronáutico extranjero obtenido con el propósito de conservar la trazabilidad del mantenimiento a estas aeronaves y los registros correspondientes.	9.10
Obligación	Establece que el permisionario de un taller extranjero debe permitir el acceso a la autoridad aeronáutica a sus instalaciones cuando lo requiera. Con la finalidad de que la autoridad aeronáutica pueda verificar y certificar que se cumplen los estándares nacionales e internacionales en materia de mantenimiento.	9.11
Condicionan una concesión	Concede un plazo de un año al permisionario de un taller Aeronáutico Extranjero una vez que esta NOM esté publicada, para solicitar las modificaciones necesarias al permiso de taller, con el propósito de garantizar que el taller esté actualizado y cuente con todo lo necesario para seguir operando como taller aeronáutico.	9.12
Condicionan una concesión	Indica que una vez transcurrido el plazo establecido en el numeral 9.12, no se podrán realizar trabajos de mantenimiento a ninguna aeronave con matrícula mexicana.	9.13
Condicionan una concesión	Concede al permisionario, concesionario u operador aéreo, que si no cumple uno de los requisitos de la presente norma, se puede proporcionar un método alterno de cumplimiento siempre y cuando se garantice que se cumple con un nivel de seguridad equivalente.	10
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Faculta a la autoridad aeronáutica a verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas para garantizar la aeronavegabilidad. De esta manera se garantiza la vigilancia solicitada por las leyes y reglamentos	14.1

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	nacionales, así como también las disposiciones internacionales en materia de aviación civil.	
Requisitos	Establecen como requisito presentar una solicitud para obtener un permiso de taller aeronáutico, se especifica como prepararla y entregarla a la autoridad aeronáutica para su evaluación, de esta manera la autoridad aeronáutica se asegura que la solicitud del taller aeronáutico contenga los requisitos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.	14.2 y 14.2.1
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Especifica el lapso de tiempo en que la autoridad aeronáutica dará una respuesta a las solicitudes recibidas, de conformidad con la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.	14.3 y 14.4
Condicionan una concesión	Especifica que el permiso de taller Aeronáutico tiene vigencia indefinida y está sujeto a verificaciones por parte de la Autoridad Aeronáutica quien condiciona la vigencia del permiso de taller Aeronáutico a la conformidad de la norma. Lo anterior tiene como objetivo asegurar la continuidad del cumplimiento a la presente norma.	14.5
Requisito	Establece como requisito para otorgar el permiso de taller Aeronáutico, demostrar ante la autoridad aeronáutica por medio de una verificación que se efectuará, que el personal técnico cuenta con la capacitación o experiencia necesaria para desempeñar correctamente su trabajo. Con esto se garantizan los tiempos mínimos de experiencia requerida al personal para efectuar los diversos trabajos de mantenimiento en las aeronaves.	14.6
Obligación	Establece que en los casos de renuncia del responsable, revocación y cancelación del permiso de taller aeronáutico, se deberá devolver inmediatamente el permiso en original junto las con las especificaciones de operación inmediatamente después de la notificación de cancelación, revocación o renuncia. Esto para garantizar que no se hará mal uso del permiso de taller.	14.7
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Establece los aspectos generales para la evaluación por parte de la autoridad hacia los permisionarios de taller con el propósito de asegurar la conformidad con la presente norma.	14.8
Obligación	Establece que por motivo de modificación de las capacidades del taller aeronáutico, éste debe presentar la enmienda correspondiente. Con esto se asegura que la autoridad asegure el control de los cambios o modificaciones que se pretenden efectuar sobre los talleres.	14.9
Condicionan una concesión	Confieren a la Autoridad Aeronáutica el prescribir la infraestructura para la operación del taller Aeronáutico para	14.10 y 14.10.1

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	la cual está habilitado, mientras se efectúan cambios en la ubicación e instalaciones y de esta forma se asegura el control de las ubicaciones de los talleres aeronáuticos.	
Requisito	Establece como requisito que el escrito libre por parte del interesado a ocupar el puesto de responsable de taller Aeronáutico se debe presentar con 10 días de anticipación a la ocupación del cargo, para su análisis. Esto tiene como finalidad asegurar que el personal este correctamente capacitado y calificado para realizar las funciones de responsable de taller.	14.11
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Confieren a la autoridad aeronáutica la capacidad de efectuar verificaciones sobre el taller aeronáutico y describe las condiciones en que serán realizadas dichas verificaciones de conformidad con lo establecido en el artículo 193 del reglamento de la ley de aviación civil y la presente norma.	14.12.1 y 14.12.2
Obligación	Establece que el permisionario de taller debe permitir el acceso a la autoridad aeronáutica y dar todas las facilidades necesarias para efectuar las inspecciones y/o verificaciones que se requieran sobre la operación y procedimientos del taller Aeronáutico con el propósito de garantizar dichas facilidades a la autoridad	14.13
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Establece la facultad a la autoridad Aeronáutica a realizar verificaciones sobre las herramientas, equipo, materiales e información técnica los cuales deben ser propiedad del taller, para garantizar que se cuentan con una trazabilidad adecuada y los recursos necesarios se encuentren en condiciones de uso para efectuar las actividades del taller Aeronáutico.	14.14
Condiciona una concesión	Establece que la autoridad Aeronáutica es quien decide emitir, el permiso para el taller aeronáutico extranjero, una vez que hayan reunido los requisitos que la autoridad establece.	14.15
Condicionan una concesión	Condiciona la suspensión de un taller aeronáutico extranjero a quedar sin efecto alguno, siempre y cuando la Aeronáutica Civil respectiva, deje sin efectos la suspensión y si se logran corregir las causas que motivaron la suspensión. En caso contrario se confirma la revocación del permiso de taller Aeronáutico extranjero.	14.17, 14.17.1 y 14.17.2
Requisitos	Establece requisitos para la ampliación o disminución de categoría al permiso de taller aeronáutico, los documentos inherentes, la capacitación requerida, infraestructura e instalaciones necesarias, aspectos organizacionales entre otros. Esto garantiza que el taller aeronáutico cumple con los lineamentos establecidos.	14.8, 14.18.1, 14.18.2, 14.18.3

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
Beneficio	Establece al permisionario de un taller aeronáutico en caso de requerir efectuar cambios a las limitaciones y especificaciones del permiso del taller aeronáutico debe presentar una solicitud ante la autoridad de acuerdo a sus intereses. Esto con la finalidad de que la autoridad evalúe y controle los cambios efectuados	14.19
Obligaciones	Establecen que los cambios de domicilio o de ubicación del taller Aeronáutico deben estar previamente autorizados por la autoridad Aeronáutica y cumplir con los requisitos establecidos por la presente norma	14.20, 14.20.1 y 14.20.2
Condiciona una concesión	Establece que la autoridad aeronáutica constatará el cumplimiento de los cambios de domicilio.	14.20.3
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Establece que se debe demostrar ante la autoridad Aeronáutica que el método con el cual se pretenden realizaran los trabajos para el mantenimiento, reparación o alteración, de una aeronave de mayor tamaño que no pueda ser acomodada en las instalaciones del taller y debe satisface las condiciones de seguridad requeridas en la regulación aplicable.	14.21
Condiciona una concesión	Establece que la autoridad aeronáutica puede adoptar las medidas que considere necesarias para suspender cancelar o revocar la liberación de mantenimiento o retorno al servicio, si se evidencia que el taller no tiene las condiciones para emitir dicha liberación, con esto de asegura que todas las operaciones sean seguras y sin riesgo para la operación.	14.22
Condiciona una concesión	Establece que los permisos de taller Aeronáutico Extranjeros serán revocados cuando, se tenga constancia de que dicho taller efectuó trabajos en aeronaves con marcas y matriculas mexicanas, sin haber aplicado la reglamentación y normatividad aplicable y de esta forma evitar que se ponga en riesgo la seguridad de la misma.	14.23
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Establece el proceso a seguir y las fases para obtener la certificación por parte de la autoridad y operar como un taller Aeronáutico con el propósito de asegurar la conformidad a la presente norma.	14.24
Requisito	Establece como requisito para obtener el permiso de taller aeronáutico presentar la forma IA-89/2 "Pre-evaluación de la información del solicitante de un AOC"y presentarla ante a la autoridad de acuerdo a lo descrito en el apéndice E de la presente norma.	14.25
Prohibición	Establece que todo permisionario que renuncie, cancele o le sea cancelado el permiso de taller aeronáutico no podrá ejercer los privilegios de dicho permiso siguiendo con lo establecido en esta norma.	14.26
Condiciona una	Establece que la autoridad puede revocar el permiso de	14.27

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
concesión	taller aeronáutico en caso de que el taller incurra en alguna de las acciones mencionadas en este numeral, esto con el fin de que el taller aeronáutico funciones y opere correctamente de acuerdo a los lineamentos nacionales e internacionales.	
Obligación	Establece que el permiso, las especificaciones de operación y responsiva de taller deben de estar disponibles y accesibles para el público y autoridades en general con el propósito de brindar la transparencia legal hacia los clientes del taller aeronáutico.	14.28
Condiciona un beneficio	Establece que los talleres aeronáuticos pueden realizar trabajos fuera de sus instalaciones siempre que se cumpla con lo estipulado en el numeral 5.5.4 de esta norma. Con esto de garantiza que el mantenimiento realizado fuera de las instalaciones se efectúe con los estándares requeridos.	14.29
Condiciona una concesión	Establece que las modificaciones que no estén especificadas en la presente norma y se pretendan efectuar sobre los permisos de taller Aeronáutico, deben ser presentadas a la autoridad aeronáutica y serán resueltas por esta.	14.30
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Se especifica que las inspecciones efectuadas por el personal del taller Aeronáutico serán incrementadas y realizadas en base a su experiencia, además la autoridad aeronáutica podrá requerir efectuar una inspección en los trabajos que considere puedan afectar o constituir un peligro para la operación de la aeronave.	14.31
Requisitos	Establecen que las guías de inspección, guías impresas, documentación, formularios, programa de mantenimiento, etc. Deben estar aprobadas por la autoridad para asegurarse que se cumplen con los estándares de mantenimiento establecidos.	14.32 y 14.33
Obligación	Establece que la autoridad es quien aprobará el contrato de mantenimiento el cual fue elaborado para el taller aeronáutico con el fin de cumplir lo descrito en el apéndice "C" normativo con el propósito de asegurar su disponibilidad para la autoridad cuando esta lo requiera.	14.34
Obligación	Especifica que el informe de los trabajos realizados por el taller aeronáutico debe cumplir con lo que la autoridad requiera, cumplir conforme a las especificaciones de operación y con el propósito de asegurar su disponibilidad para la autoridad cuando esta lo requiera.	14.35
Requisito	Establece los requisitos de los expedientes del personal técnico aeronáutico que la autoridad aeronáutica puede verificar cuando lo considere pertinente para garantizar que el personal tenga una adecuada calificación y habilidades para realizar su trabajo.	14.36

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
Obligación	Establece presentar la documentación técnica correspondiente a los trabajos de mantenimiento que sean efectuados y requieran de la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, con el fin de evitar que se cometan prácticas incorrectas, irregulares u omisiones de procedimientos establecidos en el manual de procedimientos de taller aeronáutico.	14.37
Obligación	Establece que el responsable de taller aeronáutico es el responsable de acompañar a la autoridad durante las inspecciones y verificaciones a ese taller.	14.38
Obligación	Establece que cuando se realice una liberación de mantenimiento o retorno a servicio de una aeronave el responsable del taller o el permisionario debe de notificar a la autoridad aeronáutica dicha acción con el propósito de asegurar el control sobre el mantenimiento a las aeronaves	14.39
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Establece que la calificación y competencia del personal técnico debe ser controlada de acuerdo a procedimientos aceptables por la Autoridad Aeronáutica y estar disponible cada vez que ésta lo requiera.	14.40
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Define que solo se otorgará el permiso de taller aeronáutico extranjero una vez que se hayan satisfecho todos los requisitos mencionados en el numeral 9 de la presente norma con el propósito de asegurar la conformidad con esta norma.	14.41
Requisito	Establece como requisito a un taller Aeronáutico extranjero que intenta homologarse especificar por escrito los servicios y funciones otorgadas por la autoridad de su país y cumplir con los documentos señalados en el numeral 9.3 con el propósito de asegurar la conformidad con esta norma.	14.42
Condicionan un beneficio	Establece que un taller aeronáutico extranjero puede contar con un método alterno para cumplimiento de algún requerimiento de la presente norma pero estará sujeto a la aprobación de la autoridad aeronáutica con el propósito de asegurar la conformidad con esta norma	14.43
Obligación	Establece que el taller aeronáutico debe contar con los registros de las herramientas y equipo que requiera de calibración, para ser controlados usando estándares de la entidad responsable del diseño y/o del fabricante, con la finalidad de su correcta operatividad.	14.44
Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad.	Faculta a la autoridad para verificar los trabajos de inspección efectuados por el personal del taller aeronáutico cada vez que la Autoridad lo considere un riesgo para la operación de la aeronave.	14.45
Condicionan un beneficio	Establecen la facultad que tiene la autoridad de dejar sin efectos las suspensiones de permiso de taller aeronáutico,	14.16, 14.16.1 y 14.16.2

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

NATURALEZA DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO
	en los casos que: (i) la autoridad aeronáutica del país anfitrión revoque su decisión de suspenderlo y (ii) el taller aeronáutico extranjero haya resuelto las deficiencias que motivaron las causas de suspensión únicamente dentro del plazo señalado por la Autoridad Aeronáutica.	

Fuente: Información obtenida del Proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-145/1- SCT3-2012, Requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico.

Al respecto, esta Comisión consideró en su Dictamen Total (no final) que la SCT identificó y justificó de manera correcta y exhaustiva las 110 disposiciones, obligaciones, y/o acciones distintas a los trámites de la propuesta regulatoria.

D. Análisis de Impacto en la Competencia.

Con relación al numeral 13 del formulario de la MIR sobre los efectos de la regulación sobre la competencia y donde se solicita a la dependencia justificar las acciones regulatorias que restringen o promuevan la competencia o eficiencia del mercado.

Con relación a si establecía procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisitos para iniciar operaciones o iniciar alguna actividad adicional, esa Secretaría manifestó lo siguiente:

> ***"Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables:*** *Los talleres aeronáuticos que proporcionen servicios de mantenimiento a las aeronaves deben contar con diversas garantías de seguridad y calidad para prevenir y mitigar accidentes e incidentes con los pasajeros, las tripulaciones y el público en general. Por esta razón primordial y de seguridad nacional (véase el Art. 5 fracción VI de la Ley de Seguridad Nacional), es necesario que los talleres aeronáuticos estén sujetos a la evaluación de la conformidad, por parte de la Autoridad Aeronáutica, los Concesionarios, permisionarios y personas que pretendan se les autorice el establecimiento y funcionamiento de un taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades, el cual cumpla con los requerimientos.*
>
> ***Artículos aplicables:*** *Numerales 4, 5.1, 5.3, 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5 y 14.6*
>
> ***Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado:*** *El mercado existente en materia de mantenimiento de aeronaves, es un mercado altamente regulado en el mundo entero. Este hecho fue así pactado desde el Convenio de Aviación Civil Internacional realizado en la ciudad de Chicago, Illinois en 1944 (denominado también Convenio de Chicago). En este convenio se crearon anexos, entre ellos el Anexo 6 "Operación de Aeronaves Civiles" y el Anexo 8 "Aeronavegabilidad" los cuales contienen las normas (estándares) y métodos recomendados (sugerencias) que a nivel internacional fungen*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

como directrices técnicas y estándares de calidad en los mercados internacionales para proporcionar mantenimiento a las aeronaves en todo el mundo. Actualmente, la Organización de Aviación Civil Internacional (la OACI), fue el organismo creado a partir del Convenio de Chicago y el cual es ahora el organismo de la ONU especializado en materia de Aviación Civil Internacional. Esta regulación tiene como uno de sus propósitos, armonizar e igualar la competitividad de los talleres aeronáuticos mexicanos a nivel internacional, y de esta manera México puede estimular el potencial económico de la sólida industria del mantenimiento de aeronaves con una regulación que le permita armonizar los requerimientos para el establecimiento de un taller aeronáutico y esta forma el incrementar desarrollo del mercado internacional y doméstico cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales establecidas."

Asimismo, la SCT brindó la siguiente justificación con relación a la necesidad de inclusión de la acción:

"Con estas acciones regulatorias se garantiza que el mantenimiento correctivo y preventivo para las aeronaves se realice en un taller aeronáutico formal y certificado por la autoridad aeronáutica con un alto nivel de calidad, seguridad y confiabilidad que asegure evitar y prevenir posibles incidentes y accidentes que lleven a la pérdida de vidas, recursos humanos y materiales relacionadas con el transporte aéreo."

Acto seguido y por cuanto hace a si establecía requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en el o los mercados, esa Dependencia manifestó:

"Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables: *La operación de los talleres aeronáuticos de conformidad con el Anexo 6 y Anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional establecen los sistemas mínimos que deben tener implementados los Talleres Aeronáuticos de los países pertenecientes a dichos convenios para poder realizar las operaciones de mantenimiento y garantizar que todos los trabajos realizados cumplen con los estándares de calidad y seguridad equivalentes a nivel internacional. Tales elementos mínimos de seguridad son: a) Sistema de mantenimiento e inspección b) Sistema de Garantía de Calidad c) Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) d) Reporte de las condiciones defectuosas o de no aeronavegabilidad. e) Documentación que acredita que el mantenimiento es realizado adecuadamente. f) Registros de mantenimiento g) Talleres Aeronáuticos con la modalidad de servicios a terceros h) Personal i) Infraestructura j) Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero k) Métodos alternos de cumplimiento.*

Artículos aplicables: *Numerales 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 7, 8, 9, 10*

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: *Con estas acciones regulatorias se promueve la capacidad de los talleres existentes en el mercado doméstico con la posibilidad de ampliar su espectro de clientes en el mercado internacional y sólo aquellos concesionarios, permisionarios y personas, que cumplan con los requisitos estipulados en la presente norma, podrán obtener el permiso de taller aeronáutico y*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

realizar actividades de mantenimiento con la opción de ser reconocido por otro país. Del mismo modo se promueve la competencia de este mercado internacional, ya que con esta medida el taller aeronáutico mexicano podría brindar servicios para clientes y aeronaves extranjeras por lo cual representaría una potencial captación de divisas provenientes del resto del mundo.

Asimismo, la SCT brindó la siguiente justificación con relación a la necesidad de inclusión de la acción:

"Estos elementos mínimos de organización y de capacidad técnica aseguran que sólo los se podrán aprobar los talleres que tienen las capacidades técnicas y administrativas para operar como taller aeronáutico; induciendo a mejorar la calidad y el desempeño en los trabajos realizados tanto en México como a nivel internacional."

Por cuanto hace a si la acción establecía condiciones o delimitaba áreas o zonas geográficas para ofrecer bienes y servicios, la dependencia reguladora manifestó:

"Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables: *El taller aeronáutico puede establecer el alcance de los servicios de mantenimiento que puede realizar.*

Artículos aplicables: *Numeral 5.6*

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: *Los talleres aeronáuticos podrán ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica dependiendo de sus capacidades y limitaciones técnicas, administrativas y operativas. Es decir, que tienen la posibilidad de incrementar o ajustar su capacidad instalada para brindar servicios de mantenimiento desde ciertas piezas o refacciones pasando por sistemas completos de las aeronaves (p.ej. trenes de aterrizaje, instrumentos de navegación, sistemas hidráulicos, etc.) hasta motores y aeronaves completas conforme los fabricantes de piezas, refacciones, componentes o aeronaves establezcan desde su diseño y producción. Esto permite a un taller aeronáutico primerizo, iniciar con componentes y posteriormente incrementar su capacidad de mantenimiento aeronáutico. Cabe mencionar que los tipos de taller pueden dividirse en talleres aeronáuticos en: (i) de mantenimiento a aeronaves, (ii) de mantenimiento a motores y APU (unidades de potencia auxiliar por sus siglas en inglés), (iii) componentes y accesorios y (iv) otros tipos de actividades de mantenimiento (pruebas no destructivas, pintura a aeronaves, etc.)"*

A manera de justificación de la presente acción la dependencia señaló:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

> *"Estas capacidades, estarán indicadas en las especificaciones técnicas del permiso de taller aeronáutico por tipo de taller, las cuales indicarán, la marca, modelo, componente (o pieza) o incluso el modelo de aeronave que el propio taller tiene facultado realizar. También es posible realizar enmiendas o modificaciones a las limitaciones de las especificaciones de operación del Permiso de Taller aeronáutico (capacidades instaladas), para incluir o eliminar clasificaciones (modelos, marcas, etc), así como, cambios de domicilio."*

Finalmente, la dependencia contestó a la pregunta de si se establecían normas o reglas de calidad para los productos o servicios, de la siguiente manera:

> ***"Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables:*** *Los talleres aeronáuticos deben cumplir con los estándares de calidad y seguridad equivalentes a nivel internacional de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, para realizar las operaciones de mantenimiento a las aeronaves y garantizar que todos los trabajos de mantenimiento son realizados consistentemente y cumplen con lo establecido en la presente norma, con el propósito de prevenir y mitigar accidentes e incidentes con los pasajeros, las tripulaciones y el público en general.*
>
> ***Artículos aplicables:*** *Numerales 4, 5.1, y 5.3*
>
> ***Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado:*** *Esta regulación tiene como uno de sus propósitos, armonizar e igualar la competitividad de los talleres aeronáuticos mexicanos a nivel internacional, y de esta manera México puede estimular el potencial económico de la sólida industria del mantenimiento de aeronaves con una regulación que le permita armonizar los requerimientos para el establecimiento de un taller aeronáutico y esta forma el incrementar desarrollo del mercado internacional y doméstico cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales establecidas."*

A manera de justificación manifestó:

> *"Con estas acciones regulatorias se garantiza que un taller aeronáutico que realiza el mantenimiento correctivo y preventivo para las aeronaves, cumple con un alto nivel de calidad, seguridad y confiabilidad, establecido por la autoridad aeronáutica, que evite y prevenga posibles incidentes y accidentes que lleven a la pérdida de vidas, recursos humanos y materiales relacionadas con el transporte aéreo."*

Cabe señalar que con relación a todas las acciones que pudieran restringir o promover la competencia o eficiencia en el mercado, la dependencia respondió en sentido negativo al cuestionamiento de si había considerado alguna otra alternativa regulatoria respecto a la acción o mecanismo regulatorio que se analizaba.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Finalmente, respecto a los efectos que el anteproyecto pudiera tener sobre la competencia, la COFECE indicó, en su oficio de opinión UPVAI-CFCE-2014-028 de 20 de marzo de 2014 y firmado por el Maestro Carlos Mena Labarthe, Titular de la Unidad de Planeación y Asuntos Internacionales, lo siguiente:

> *"Respecto a la regulación que regía anteriormente para los Talleres Aeronáuticos en el extranjero, en la NOM-44/1-SCT3-2001 solamente se preveía un procedimiento de convalidación para estos Talleres, más no se proveía el otorgamiento de un permiso como lo hace el actual Anteproyecto. Este cambio otorga mayores posibilidades a los Talleres Aeronáuticos Extranjeros de prestar sus servicios a aeronaves mexicanas, ya que el permiso permanece vigente mientras se cumplan los requisitos que sirvieron de base para su otorgamiento y no únicamente para un trabajo de reparación en específico.*
>
> *Asimismo, en el numeral 10 del Anteproyecto se establece que los Talleres Aeronáuticos, tanto nacionales como extranjeros, podrán contar con un método alterno de cumplimiento de algún requerimiento que establezca el Anteproyecto, siempre y cuando, se justifique que el método propuesto cumple con un nivel de seguridad equivalente. Este precepto brinda mayor flexibilidad y permite homologar procedimientos distintos que persiguen un mismo fin, lo cual permitirá una mayor entrada de agentes económicos al mercado, en beneficio del proceso de competencia y la libre concurrencia.*
>
> *De los preceptos referidos se desprende que el Anteproyecto no establece un mayor número de requisitos para Talleres Extranjeros respecto de los talleres en territorio nacional, más allá de los que ya están establecidos en otras disposiciones normativas.*
>
> ...
>
> *Sin embargo, esta Comisión considera que el numeral 4.3 del Anteproyecto, al señalar que "Los trabajos de reparación que no puedan efectuarse en el ningún Taller en México se deben realizar en Talleres Extranjeros (...)" podría generar confusión o prestarse a interpretaciones restrictivas que supongan que existe una condición a que únicamente en caso de que no exista el servicio requerido en los Talleres Nacionales se puede acudir al exterior. Dicha interpretación limitaría innecesariamente la libertad de los proveedores de servicios de transporte aéreo para acudir al taller aeronáutico que consideren más conveniente, en términos de precio, calidad y opciones en el servicio. Además, esta interpretación restrictiva inhibiría la competencia entre los talleres nacionales y extranjeros.*
>
> *Al respecto esta Comisión considera que la Autoridad Aeronáutica sólo debería garantizar que los Talleres Aeronáuticos cumplan con los requisitos de calidad y seguridad y otorgar la libertad a los proveedores de servicios de transporte aéreo de acudir al Taller de su elección, con independencia de que sean nacionales o extranjeros."*

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Al respecto, esta Comisión coincidió con la opinión enviada por la autoridad en competencia económica en el sentido de que el anteproyecto no tiene implicaciones negativas sobre el proceso de competencia y libre concurrencia. No obstante, esta Comisión coincidió también al respecto de que se deban realizar cambios en la redacción del numeral 4.3 a efecto de evitar confusión e interpretaciones restrictivas que limiten de manera innecesaria la libertad de los proveedores de poder elegir entre acudir a un taller aeronáutico nacional o extranjero.

Por lo anterior, esta Comisión recomendó, en su Dictamen Total (no final), a la SCT valorar la postura antes mencionada, en el sentido de modificar la redacción del numeral previamente citado.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen esa Dependencia manifestó lo siguiente:

> *"De conformidad a lo antes solicitado, esta DGAC acepta su recomendación y ha resuelto modificar el numeral 4.3. del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, con el objeto de clarificar y eliminarse cualquier interpretación restrictiva al respecto, quedando de la siguiente forma:*
>
> > ***4.3.*** *Todo trabajo de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje de partes (para dar mantenimiento o reparación) a las aeronaves, componentes o accesorios, ~~que no pueda efectuarse en ningún Taller Aeronáutico en México, se debe puede realizar~~ realizarse en Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de conformidad con lo establecido en el numeral 9. Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de la presente Norma Oficial Mexicana.*

En ese sentido, este Órgano Desconcentrado considera positivo que esa Secretaría haya resulto la modificación al anteproyecto de NOM, con la finalidad de otorgar mayor certidumbre jurídica a los particulares, al clarificar y eliminar cualquier interpretación restrictiva.

E. Análisis Costo-Beneficio

La SCT realizó una cuantificación de los costos y beneficios que conllevará la aplicación de la regulación, mismos que desglosa en el archivo anexo a la MIR denominado "30340.177.59.1.ANEXO 2 (Análisis Costo - Beneficio).pdf". Para la estimación del Valor Presente Neto (VPN) de los costos y beneficios, esa Secretaría consideró un periodo de evaluación de 10 años con una tasa de descuento de 12% anual.

a) De los costos

La SCT señaló que para la estimación de los costos del anteproyecto (Tabla 1) se consideraron los siguientes costos: 1) personal[3], 2) herramienta[4], 3) equipo de apoyo[5], 4) capacitación[6] e 5)

[3] Para el cálculo del costo del personal básico empleado por cada uno de los tipos de talleres aeronáuticos fueron considerados: la cantidad de personal necesaria por tipo de cargo y el sueldo mensual de cada uno de ellos para cada tipo de taller.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

instalaciones[7] (renta, mobiliario y equipo de cómputo) para cuatro tipos de talleres diferentes[8]; asimismo, para el cálculo de los potenciales costos para la creación de un taller aeronáutico esa Secretaría obtuvo un pronóstico del comportamiento relacionado con la creación de los mismos, mediante el método de media móvil y los datos históricos de creación de talleres para los últimos trece años.

Tabla 1. Estimación de costos (cifras en millones de pesos)

Costo por tipo de taller / Año	**AÑO**									
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
Tipo 1	$ 75.3	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9	$ 112.9
Tipo 2	$ 38.4	$ 0.0	$ 38.4	$ 0.0	$ 38.4	$ 0.0	$ 38.4	$ 0.0	$ 38.4	$ 0.0
Tipo 3	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6	$ 6.6
Tipo 4	$ 2.9	$ 0.0	$ 0.0	$ 2.9	$ 0.0	$ 0.0	$ 2.9	$ 0.0	$ 0.0	$ 2.9
Costo total	$ 123.1	$ 119.5	$ 157.9	$ 124.4	$ 157.9	$ 119.5	$ 160.8	$ 119.5	$ 157.9	$ 122.4
Factor de descuento	0.89	0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32
Costo subtotal con descuento	**$ 109.9**	**$95.3**	**$ 112.4**	**$ 77.8**	**$ 89.6**	**$ 60.6**	**$ 72.7**	**$ 48.3**	**$ 56.9**	**$ 39.4**
VPN de los Costos	**$ 762.9**									

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo al formulario de la MIR del 20 de febrero de 2014 denominado "30340.177.59.1.ANEXO 2 (Analisis Costo - Beneficio).pdf"

Sobre el particular, la COFEMER observó en su oficio número COFEME/14/0809 que esa Secretaría estima costos en un periodo de evaluación del proyecto regulatorio de diez años del orden de $762.9 MDP.

---

[4] Fueron consideradas las cantidades y precios de cada una de las herramientas ocupadas en un taller aeronáutico (caja de herramientas, torquímetros, micrómetros, dinamómetros, manómetros, multímetros y termómetros) para cada tipo de taller.
[5] Fueron consideradas las cantidades y precios de diferentes equipos de apoyo ocupados en cada tipo de taller aeronáutico (planta eléctrica, escalera de 1 metro y de 3 metros, gatos para aviones, plataformas para mantenimiento, montacargas de 5 toneladas, mesas de trabajo, racks, boroscopios, corrientes Eddy, equipo de rayos X, pertículas magnéticas, ultrasonido, líquidos penetrantes y camas para motor).
[6] Se consideró el costo de capacitación por cursos por tipo de puesto del personal para cada tipo de taller aeronáutico.
[7] Fueron considerados el promedio del costo de la renta de instalaciones fuera del aeropuerto y en el aeropuerto considerando como referencia a seis regiones de la República (Estado de México, Tabasco, Coahuila, Monterrey, Tijuana y Guadalajara); así mismo, se consideró la composición promedio de mobiliario y de equipo de cómputo por tipo de taller.
[8] Se consideraron cuatro tipos de taller: 1) talleres de mantenimiento a toda aeronave, 2) talleres de mantenimiento sólo a motores y a unidades de potencia auxiliar, 3) talleres de mantenimiento sólo a componentes y accesorios y 4) talleres que se dedican sólo a actividades de mantenimiento como pintura, pruebas no destructivas, pesado de aeronaves, etc.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado observó que esa Secretaría estimó los costos de los particulares que se espera que se establezcan como talleres aeronáuticos en los próximos diez años. Sin embargo, la COFEMER consideró que la SCT fue omisa en calcular los costos que enfrentarán los particulares que ya se encuentren establecidos y que sólo deban hacer ajustes para estar de conformidad con las actualizaciones y modificaciones de la NOM propuesta. Por ello, con el objeto de precisar los costos que habrá de implicar la actualización de la presente norma, la COFEMER solicitó a esa Secretaría identificar y cuantificar los costos incrementales que enfrentan dichos particulares derivados del Proyecto de NOM versus la NOM vigente.

Sobre el particular, en su oficio número 4.1.-642 de fecha 12 de junio de 2015, esa Secretaría indicó lo siguiente:

> *"Con el objeto de atender el presente comentario, esta Unidad Administrativa realizó el análisis correspondiente de acuerdo a la recomendación de ese Órgano Desconcentrado. De dicho análisis se detectó que el Proyecto de Norma contiene los mismos requerimientos de la NOM anterior; sin embargo en el Proyecto en estudio, se detallan los lineamientos en forma más específica y ordenada, lo anterior para evitar la discrecionalidad en los requerimientos solicitados a los particulares. De lo antes expuesto, se concluye que la actualización de la NOM actualmente publicada contra el Proyecto de NOM, no generará ningún costo incremental debido a que el Proyecto, como se planteo anteriormente, tiene el objetivo de evitar la discrecionalidad."*

En ese sentido, la COFEMER observa que esa Secretaría anexó al formulario de la MIR el documento denominado "20150518102154_37737_ANEXO 10 Referencia Cruzada-Costos In.docx", en el que se hace la comparación del proyecto de NOM con la NOM vigente. Asimismo, este Órgano Desconcentrado observa que el análisis correspondiente esa Secretaría determinó que el proyecto en estudio contiene, en esencia, los mismos requerimientos y sólo detalla los lineamientos de manera más específica con la finalidad de otorgar mayor certidumbre jurídica a los particulares y evitar la discrecionalidad en los requerimientos solicitados a los particulares. Por lo anterior, esta Comisión considera que esa Dependencia justificó correctamente la solicitud realizada en el Dictamen Total (no final).

b) De los beneficios

La SCT señaló que para la estimación de los beneficios del anteproyecto (Tabla 2) se consideraron los siguientes rubros: 1) beneficios por concepto de siniestralidad aérea[9] y 2) beneficios por tendencia de disminución de mantenimiento[10].

[9] Para el cálculo de los beneficios por concepto de siniestralidad aérea la SCT realizó un cálculo de medio móvil para determinar los niveles esperados de siniestralidad por concepto de factor humano y falla mecánica para poder estimar el posible comportamiento para los próximos diez años. Asimismo, la SCT manifestó que los datos de los siniestros de seguridad en la aviación civil fueron obtenidos del Informe Estadístico Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (www.cnsf.gob.mx).

[10] Para esta estimación esa Secretaría ocupó el análisis de la International Air Transport Association titulado *"Airline Maintenance Cost Executive Commentary"* realizado en el año 2009, mismo que es anexado a la MIR, el cual demuestra la tendencia de los costos de mantenimiento, indica que las aerolíneas erogaron menos montos por concepto de mantenimiento cuando éstas cuentan con una base de mantenimiento general (taller tipo 1) y de motores (taller tipo 2).

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Tabla 2. Estimación de beneficios (cifras en millones de pesos)

Concepto / Año	AÑO									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Beneficio por siniestros	$ 355.2	$ 339.9	$ 347.3	$ 344.5	$ 346.7	$ 344.6	$ 345.8	$ 345.4	$ 345.6	$ 345.4
Beneficio por disminución de mantenimiento	$ 7.7	$ 6.4	$ 8.8	$ 7.2	$ 8.3	$ 7.0	$ 8.2	$ 5.8	$ 8.2	$ 5.6
Beneficios totales	$ 362.9	$ 346.3	$ 356.1	$ 351.8	$ 355.1	$ 351.6	$ 353.9	$ 351.2	$ 353.9	$ 351.0
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	**$ 324.0**	**$ 276.1**	**$ 253.5**	**$ 223.6**	**$ 201.5**	**$ 178.1**	**$ 160.1**	**$ 141.8**	**$ 127.6**	**$ 113.0**
VPN de los Beneficios	**$ 1,999.3**									

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo al formulario de la MIR del 20 de febrero de 2014 denominado "30340.177.59.1.ANEXO 2 (Análisis Costo - Beneficio).pdf"

Sobre el particular, esta Comisión observó que esa Dependencia estimó beneficios en un periodo de evaluación del proyecto regulatorio de diez años del orden de $1,999.3 MDP.

No obstante lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT valorar la conveniencia de que en futuros anteproyectos y MIR, aporte información acerca de los supuestos que fueron utilizados para llegar a las cifras de la estimación de los beneficios de la regulación. Ello, con la finalidad de robustecer el análisis costo beneficio y que los particulares interesados puedan tener una mayor claridad acerca de los beneficios sociales netos que se lograrán con la implementación de la regulación.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen Total (no final) esa Secretaría indicó que acepta la recomendación e integrará reportes de Análisis de Costo-Beneficio mejor sustentados para próximos proyectos regulatorios.

Asimismo, con relación a lo anterior, la COFEMER consideró en su Dictamen Total (no final) que si bien la SCT señaló que con base en la evaluación de la IATA incluida como anexo a la MIR fue estimado un 6% de contracción en el costos de mantenimiento para los talleres tipo 1 y tipo 2, esa Secretaría fue omisa en establecer en referencia a qué costo de mantenimiento es que

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

calcula dicho ahorro. Por lo que esta Comisión consideró oportuno que dicha especificación se incluya en el análisis costo beneficio anexo a la MIR.

Sobre el particular, en su oficio número 4.1.-642 de fecha 12 de junio de 2015, esa Dependencia señaló que se aceptó la recomendación y se procedió a realizar la adecuación correspondiente en el Anexo al formulario de la MIR de Análisis Costo-Beneficio. En ese sentido, esta Comisión observa que esa Secretaría incluyó el documento denominado "20150518102154_37737_ANEXO 2 _Analisis Costo - Beneficio__ Para Respuesta DTNF.pdf" en el cual incluye una tabla desglosada de los beneficios por disminución de gastos de mantenimiento con datos de la IATA.

Asimismo, este Órgano Desconcentrado recomendo a esa Secretaría que en futuros envíos de anteproyectos y MIR relacionados con la seguridad en la aviación civil, para el cálculo de los beneficios, se identifique el porcentaje en que pudiera reducirse o mitigarse los siniestros aéreos en México derivado de las cada una de las regulaciones en materia de seguridad que se pretendan emitir, y con dicho dato se calculara, como una proporción, los ahorros que se obtendrán por la disminución de los siniestro y/o accidentes aéreos.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen, la SCT manifestó lo siguiente:

> *"En referencia a la presente observación, esta Unidad Administrativa acepta su recomendación, por lo que para futuros Proyectos se tomará como base la respuesta fundada en el numeral 2. inciso a) del presente oficio, los porcentajes y ponderaciones (que en su momento se encuentren vigentes) para el cálculo de los beneficios en relación a la reducción de los siniestros aéreos en México en materia de Seguridad de la Aviación Civil."*

En ese sentido, esta Comisión considera oportuno la respuesta otorgada por esa Secretaría.

Por último, la COFEMER se percató que con los datos otorgados por esa Dependencia, la implementación del proyecto de NOM propuesta conllevará beneficios superiores a los costos derivados del ahorro obtenido por la reducción de incidentes o accidentes aéreos, lo que asegura la aeronavegabilidad de las aeronaves y con ello la seguridad de las personas y evita daños irreparables o irreversibles, y por los beneficios que obtendrán los particulares por el ahorro en sus costos de mantenimiento; en la monetización de dichos beneficios este Órgano Desconcentrado observó que el valor presente neto del beneficio en diferencia a los costos de la implementación de la regulación, es decir, el beneficio neto es de 1,236 MDP con una tasa de descuento de 12% a un periodo de diez años. Finalmente, esa Comisión observa que esa Secretaría ajustó los beneficios netos a 1,270 MDP, por la implementación de la regulación, con una tasa de descuento de 12% a un periodo de diez años.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

VII. Observaciones específicas al anteproyecto

Con la finalidad de promover una correcta aplicación de la regulación propuesta, así como de promover el cumplimiento de los objetivos que persigue, la COFEMER efectuó una serie de observaciones específicas respecto del contenido del anteproyecto, para la valoración por parte de la SCT, mismas que se enuncian en la siguiente tabla junto con la respuesta otorgada por esa Dependencia en su oficio 4.1.-642 de fecha 12 de junio de 2015.

Observación de la COFEMER	Respuesta SCT
Por cuanto hace a la cláusula 4.3 esta Comisión considera pertinente que esa Dependencia aclare y al efecto establezca a qué lineamientos se refiere dicha cláusula o, en su caso, haga mención del trámite que los contiene.	En atención a la presente observación, cabe señalar que la respuesta se encuentra enfocada en el mismo sentido que la emitida por esta DGAC en el punto 3., inciso c), subinciso i., del presente oficio.
Posteriormente, la cláusula 6.6.5. establece la obligación del particular de mantener o conservar cierto tipo de documentación, sin embargo, el cuerpo del anteproyecto es omiso en establecer un plazo determinado durante el cual el particular deberá hacerlo. Por ello es que se estima recomendable que el anteproyecto indique dicho plazo, sin perjuicio de que se establezca en el reglamento, a fin de facilitar su cumplimiento.	Al respecto, esta Unidad Administrativa acepta su recomendación y de conformidad a esto, se modifica el numeral en cuestión en los términos solicitados, a efecto de brindar mayor certeza jurídica al regulado, quedando como se indica a continuación: ***6.6.5.*** *El permisionario del Taller Aeronáutico debe conservar registros detallados del mantenimiento, reparación o alteración realizados, durante un año, de conformidad con el artículo 138 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, para demostrar que se han satisfecho todos los requisitos relativos a la liberación de mantenimiento o retorno a servicio.*
En lo relativo a las cláusulas 9.8 y 9.8.1 se considera necesario que la DGAC aclare el plazo específico durante el cual el permiso de un taller aeronáutico tiene vigencia.	Al efecto, referente a la aclaración de los plazos de vigencia del Permiso de Taller Aeronáutico, es necesario señalar que estos se encuentran contenidos en el Proyecto, para el caso de Talleres Aeronáuticos Nacionales, en el numeral 14.5., y para Talleres Aeronáuticos Extranjeros, en el numeral 9.4., inciso a), tal como se muestra a continuación:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Observación de la COFEMER	Respuesta SCT
	14.5. *El Permiso de Taller Aeronáutico es emitido por la Autoridad Aeronáutica el cual tiene vigencia indefinida, y está sujeto al resultado satisfactorio del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana y de la normatividad aplicable en materia, lo anterior constatado mediante las verificaciones realizadas por la Autoridad Aeronáutica a intervalos que así lo considere conveniente.* ***9.4.*** *Vigencia* *a) Si el Taller cumple con lo estipulado en el numeral 9.2 inciso a), el Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero se otorga, tanto inicialmente, como en sus subsecuentes convalidaciones (si aplica), con una vigencia de dos años.* **Nota Aclaratoria**. Reenumeración por adecuación en sección 9. **Talleres Aeronáuticos Extranjeros**, derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
En el numeral 14.8 relativo al Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, se considera necesario que la DGAC precise si la Autoridad Aeronáutica entregará alguna constancia que avale que los particulares están de conformidad con la NOM.	En relación a la solicitud de aclarar lo correspondiente a la "constancia que avala que los particulares se encuentran de conformidad con la NOM", esta DGAC establece lo siguiente con el objetivo de clarificar dicho punto a la COFEMER: El objetivo de la Norma Oficial Mexicana en estudio, es regular los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos, los cuales no podrían operar sin contar con un Permiso de Taller Aeronáutico otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Observación de la COFEMER	Respuesta SCT
	Por otro lado, el Proyecto de Norma establece en su numeral 4.5., que para poder obtener un Permiso de Taller Aeronáutico es necesario que Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana en estudio (una vez que ésta haya sido publicada en el Diario Oficial de la Federación) así como con la regulación aplicable. Asimismo, dentro de la Evaluación de la Conformidad, en su numeral 14.5., se realiza la siguiente adecuación: ***14.5.*** *El Permiso de Taller Aeronáutico es emitido por la Autoridad Aeronáutica el cual tiene vigencia indefinida, y está sujeto al resultado satisfactorio del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana y de la normatividad aplicable en materia, lo anterior constatado mediante las verificaciones realizadas por la Autoridad Aeronáutica a intervalos que así lo considere conveniente.* Por lo tanto, del procedimiento para la Evaluación de la Conformidad de la NOM en comento, se hace entrega al particular de: • El Permiso de Taller Aeronáutico • La Autorización del Manual de Procedimientos de Taller. (NOM-145/2-SCT3-2001, "Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller de Aeronáutico").
Asimismo, en el mismo sentido del procedimiento de evaluación de la conformidad, en particular en lo relativo a la cláusula 14.23, la COFEMER considera indispensable que esa Dependencia aclare si	En atención a la observación realizada sobre el numeral 14.23. del Proyecto de Norma en estudio, esta DGAC establece lo siguiente con el objeto de clarificar dicho punto a la COFEMER:

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Observación de la COFEMER	Respuesta SCT
se considera sinónimo del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, el trámite de permiso o la certificación. En cuyo caso, de considerarse afirmativa la respuesta, se estima necesario que esa Dependencia así lo manifieste en el cuerpo del anteproyecto así como en el apartado de "Definiciones y abreviaturas".	La *Evaluación de la Conformidad* se refiere a la facultad de la Autoridad Aeronáutica, para verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales, que garanticen la aeronavegabilidad de las aeronaves componentes o accesorios, así como también es su facultad verificar que se cumplan los requisitos y procedimientos técnicos del presente Proyecto, una vez que éste haya sido publicado como Norma Oficial Mexicana en el DOF, que Establece las Especificaciones para el Establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico. El numeral 14.22., hace referencia a las cinco fases del "*Proceso Genérico para la Certificación de Organizaciones*", por lo que para efectos de esta Norma, la quinta fase -*Certificación*- se refiere a la emisión del *Permiso de Taller Aeronáutico*, no sin antes haber cubierto satisfactoriamente las cuatro fases anteriores (lo cual verifica la Autoridad Aeronáutica mediante la *Evaluación de la Conformidad*). De lo anterior se concluye que, ***la emisión del Permiso de Taller Aeronáutico*** es la culminación del ***Proceso para la Certificación*** (cumplimiento de las cinco fases), siempre y cuando este cumplimiento haya sido satisfactorio de acuerdo con la ***Evaluación de la Conformidad.*** **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.23. a 14.22., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
En la cláusula 14.39 se sugiere que la dependencia manifieste y aclare los criterios que toma en consideración la Autoridad	De conformidad a la sugerencia manifestada en el presente punto, esta Unidad Administrativa realiza la siguiente adecuación

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Observación de la COFEMER	Respuesta SCT
Aeronáutica para determinar cuándo un procedimiento es "aceptable". Por lo que en aras de fortalecer la seguridad jurídica de los ciudadanos se sugiere incluir una precisión de en qué términos algo se considera aceptable.	al numeral 14.39., con la finalidad de eliminar ambigüedad en el Proyecto. ***14.37.*** *La calificación y competencia mencionada en el numeral 7.7.4, debe ser establecida y controlada mediante un procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable para el establecimiento del contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico, el cual debe ser accesible a la Autoridad Aeronáutica cada vez que la misma lo requiera.* **Nota Aclaratoria.** Reenumeración de numeral 14.39. a 14.37., derivado de la Atención de Comentarios emitidos durante el periodo de Consulta Pública.
Finalmente, relacionado con el apéndice "D" informativo, relativo al Certificado de revisión, reparación o alteración mayor de planeador, motor o hélice, esta Comisión tiene la duda de si este apéndice configura una obligación, en ese sentido, es decir, en específico se sugiere que la dependencia aclare si se trata de un formato de "libramiento de servicio de mantenimiento" y si éste debe presentarse ante la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, esta Comisión se percató de que no existe algún vínculo de este apéndice informativo con la regulación, por lo que se sugiere vincularlo con el anteproyecto manifestando que se trata del formato relativo a dar fe de que se realizó la liberación.	Aclarando la duda de la COFEMER, relacionada con el Apéndice "D" Informativo (Formato DGAC-46), de si este configura una obligación para el Permisionario, esta DGAC concluyó, en el presente Proyecto, eliminar dicho formato, para incluirlo en la *-NOM-021/3-SCT3-2010 "Que Establece los Requerimientos que Deben Cumplir los Estudios Técnicos para las Modificaciones o Alteraciones que Afecten el Diseño Original de una Aeronave"-* en su próxima modificación misma que se ha incluido en el Programa Nacional de Normalización de Transporte Aéreo PNN-TA 2015, para su actualización. Lo anterior debido a que este formato quedaría fuera de contexto en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana dado que el objetivo principal de este, es establecer los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos.

Fuente: Elaborado por COFEMER con datos del anteproyecto y con información del oficio número 4.1.- 642 de fecha 12 de junio de 2015 de Respuesta a Dictamen Total (no final).

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

En ese sentido, este Órgano Desconcentrado considera esa Secretaría atendió y justificó cada una de las observaciones realizadas en el oficio de en el Dictamen Total (no final) COFEME/14/0809 de fecha 7 de abril de 2014.

VIII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En el numeral 18 del formulario de la MIR, relativo a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SCT señaló lo siguiente:

> *"(...) Se efectuará a través de las verificaciones técnico administrativas realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual cuenta con los recursos necesarios para la implementación y verificación del cumplimiento del presente Proyecto aplicable a Concesionarios, permisionarios y personas morales que pretendan se les autorice el establecimiento y funcionamiento de un taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades; por lo cual no se requiere la asignación de recursos públicos adicionales a los ya contemplados por ésta Secretaría (...)"*

Posteriormente, en el numeral 19, esa Dependencia, en respuesta a lo solicitado en dicho numeral relativo a la descripción de los esquemas de inspección, verificación, vigilancia, certificación, acreditación y sanciones que se aplicarán para garantizar el cumplimiento de la regulación, manifestó que el permiso de taller aeronáutico estaría sujeto al resultado satisfactorio de una verificación realizada por la autoridad, en intervalos que considerara pertinentes, para asegurar que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos cumplan con la norma y los estándares internacionales establecidos.

Con relación a la evaluación de conformidad se estableció que los Talleres aeronáuticos son sujetos a dicha evaluación a través de su Manual de Procedimientos de Taller Aeronáutico, verificando instalaciones, instrucción y capacitación del personal. Además se señaló que la autoridad tiene como facultad el verificar que las herramientas, equipo, materiales, información técnica necesaria para realizar las actividades de mantenimiento, cuenten con una trazabilidad adecuada, se encuentre disponible y en buenas condiciones para el uso dentro del taller aeronáutico. En caso contrario, la autoridad aeronáutica puede adoptar las medidas necesarias para suspender, cancelar o revocar la liberación de mantenimiento o retorno a servicio emitido por el taller aeronáutico, si se evidencia que el mantenimiento, reparación o alteración de la aeronave o componente realizada por el taller, no es apto para emitir una liberación de mantenimiento y en consecuencia se determina que la seguridad de la operación de una aeronave se ve afectada.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

De igual forma se estableció que el permisionario del taller aeronáutico debe establecer y mantener un Sistema de Garantía de Calidad el cual debe incluirse en el Manual de Procedimientos de Taller Aeronáutico. Y por cuanto hace al Taller Aeronáutico, éste debe establecer, implementar y mantener un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional que sea apropiado al alcance de sus Especificaciones de Operación y a los peligros, para mitigar los riesgos de seguridad operacional asociados, relacionados con las actividades de los servicios de mantenimiento, reparación o alteración realizados.

Al respecto, esta Comisión tomó conocimiento de los mecanismos a través de los que se implementará la regulación. No obstante, este Órgano Desconcentrado solicitó a la SCT aclarar lo relativo a la disponibilidad y aplicación de los recursos públicos que se habrán de dedicar para implementar el anteproyecto. En caso de que no sea necesario utilizar recursos públicos adicionales para tal fin, bastará con precisarlo.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen esa Dependencia señalo lo siguiente:

> *"Con el objeto de atender la presente solicitud,* ***esta Unidad Administrativa estima que no se requiere de recursos públicos adicionales de los que actualmente se encuentran destinados en este sentido****, con base a la siguiente consideración, (misma que se ha integrado en la Sección VIII Cumplimiento y Aplicación de la Propuesta, de la MIR al Proyecto en estudio):*
>
> > *Como antecedente reciente, durante la auditoria del año 2010 efectuada a México por parte de la Federal Aviation Administration (FAA) del Ministerio de Trasporte de los Estados Unidos de América, se encontraron hallazgos no satisfactorios, esto debido a que la Dirección General de Aeronáutica Civil carecía de niveles de implementación referentes a los campos de Legislación Aeronáutica, Aeronavegabilidad y Operaciones, lo que conllevó a no cumplir con los Estándares Internacionales de Seguridad Operacional señalados por la OACI. En consecuencia, el resultado fue que nuestro país fuera degradado de Categoría I a II en materia de Seguridad en la aviación, e implicó que se afectaran los Tratados Bilaterales de México y EUA, en lo relativo al sector de Aviación. Derivado de lo anterior, la Autoridad Aeronáutica nacional se dió a la tarea de implementar un Plan de Acción, con el cual se realizó una restructuración en los ámbitos internos involucrados, resaltando la parte del ingreso a esta Unidad de más recursos públicos especializados, es decir Inspectores Verificadores Aeronáuticos, para tomar las acciones respectivas, poder ser revaluados por la FAA y así México pudiera recuperar la Categoría I en materia de Seguridad en la Aviación.*
> >
> > *Actualmente México se encuentra catalogado en Categoría I, de conformidad con los Estándares de Seguridad establecidos por la OACI, realizando mejoras continuas y significativas en los ámbitos de leyes, reglamentos, procedimientos, certificaciones, inspecciones y programas de vigilancia a través de la estructura organizacional de* ***la DGAC perteneciente a la SCT, la cual cuenta con 543 inspectores especializados a nivel nacional, desempeñando actividades de carácter técnico de diferente índole y 374 inspectores que llevan a cabo actividades administrativas;***

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

> ***dicho personal en conjunto tiene la responsabilidad de efectuar de manera eficiente, la implementación y cumplimento de la Evaluación de la Conformidad de la Normativa nacional en materia de Aviación, de la cual forma parte el Proyecto de Norma Oficial Mexicana en estudio.***" (Énfasis añadido).

Por lo anterior, la COFEMER considera debidamente atendida la solicitud realizada en el oficio COFEME/14/0809 fe fecha 7 de abril de 2014.

IX. Evaluación de la propuesta

Respecto a la manera en cómo se llevará a cabo la evaluación del anteproyecto, la DGAC manifestó en el numeral 20 del formulario de la MIR que el logro de los objetivos de la regulación se evaluará a través de un mecanismo cuantificable que una vez implementado, 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 Secretaria.

- Número de solicitudes de información ingresadas anualmente por los Concesionarios, permisionarios y personas que pretendan se les autorice el establecimiento y funcionamiento de un taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades, que operen o pretendan operar de acuerdo a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

- Número de inconformidades ingresadas anualmente por los Concesionarios, permisionarios y personas morales que pretendan se les autorice el establecimiento y funcionamiento de un taller Aeronáutico en sus diferentes modalidades, 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, la COFEMER consideró que sería recomendable que la DGAC estableciera adicionalmente un mecanismo o indicadores que permitan evaluar los resultados de la regulación y el cumplimiento de sus objetivos, a fin de poder detectar áreas de oportunidad derivadas de su aplicación a futuro, en su caso.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

Cabe señalar que uno de los mecanismos que permite avanzar hacia la calidad del marco regulatorio, es la implementación de dispositivos dentro de la propia regulación que asegure que ésta pueda ser evaluada en un plazo previamente establecido, para analizar si ha permitido alcanzar los objetivos regulatorios. En este sentido, esta COFEMER consideró conveniente que la SCT evaluara la pertinencia de construir un sistema de indicadores que permita ir evaluando, en plazos, que la evidencia internacional recomienda pudiera ser entre 5 o 10 años dependiendo de la dinámica del sector regulado, si la regulación de los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos le permitió al regulador cumplir con los objetivos planteados.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen, esa Secretaría manifestó lo siguiente:

> *"Con respecto a la presente observación, se hace de su conocimiento que esta DGAC ha enmendado la sección IX Evaluación de la Propuesta de la MIR al Proyecto de NOM en comento, para brindar atención a esta recomendación, quedando de la siguiente manera:*
>
> *Los Indicadores contemplados para la Evaluación del Proyecto, una vez implementado, son los siguientes:*
>
> - *Número de Solicitudes de Autorización, por año, de Permiso de Taller Aeronáutico, en cualquiera de sus modalidades, categorías o especialidades.*
> - *Número de Solicitudes Autorizadas y Número de Solicitudes Rechazadas, por año, a partir de la entrada en vigor como NOM definitiva del presente Proyecto.*
> - *Número de Solicitudes de Información ingresadas, cuantificadas anualmente, por los Permisionarios que cuenten o pretendan contar con un Taller Aeronáutico.*
> - *Número de Inconformidades ingresadas, cuantificadas anualmente, por los Permisionarios que cuenten o pretendan contar con un Taller Aeronáutico, por la implementación del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.*
> - *Tiempos de Procesamiento, ponderados por año, desde la solicitud, proceso y la emisión del Permiso de Taller Aeronáutico, en cualquiera de sus modalidades, categorías o especialidades.*
>
> *Dichos Indicadores de desempeño, se vigilarán y validarán de forma continua por la DGAC a través del Área responsable del Proyecto en comento, una vez implementado, con la finalidad de medir el desempeño de dicha Regulación y así poder detectar áreas de oportunidad y emprender un camino hacia la mejora continua."*

En ese sentido, este Órgano Desconcentrado considera muy positivo que esa Secretaría vigile y valide de manera continua dichos indicadores con la finalidad de evaluar el desempeño y el logro de los objetivos planteados de la regulación, así como detectar áreas de oportunidad e implementar medidas de mejora regulatoria, con el propósito de generar el máximo beneficio para la sociedad.

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx

X. Consulta pública

Por cuanto hace a este Órgano Desconcentrado, desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, en cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, esta Comisión manifiesta que hasta la fecha de emisión del presente dictamen no se han recibido comentarios de particulares, sin embargo, el anteproyecto puede ser consultados en la siguiente dirección electrónica:

http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/12761

Por lo expresado con antelación, la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Final de conformidad con lo establecido en el, numeral 5, 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.

De conformidad con lo anterior, esa Secretaría puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA.

El presente dictamen se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los Artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y último párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como el Artículo Primero, fracción IV, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG
Coordinador General

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8, Col. San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C.P. 10400, México, D.F.
Tel. (0155) 5629 9500 ext. 22640 | Fax. 5629 9500 ext. 22694 | email: eduardo.romero@cofemer.gob.mx