

4.1.- **642**

México, D. F., a **12 JUN 2015**

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG

Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Blvd. Adolfo López Mateos 3025, Piso 8,

Col. Aculco, Del. Magdalena Contreras

México, Distrito Federal, C.P. 10400

Asunto: Respuesta a Dictamen Total No Final del Proyecto de Norma Oficial Mexicana denominado PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, Que Establece los Requisitos y Especificaciones para el Establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico.

En respuesta a su oficio con número COFEME/14/0809 con fecha 07 de abril de 2014, mediante el cual se emite el *Dictamen Total No Final sobre el anteproyecto denominado: "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, Requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico"* y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) [sic]. Al respecto me permito brindar respuesta al mismo y aceptar sus comentarios y recomendaciones de la siguiente manera:

1. En la sección **III Alternativas a la Regulación** (pág. 6) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión; se tienen los siguientes requerimientos:

- a) A través del párrafo octavo, de la sección **III Alternativas a la Regulación** (pág. 6), se recomienda que la SCT a través de la DGAC cuantifique 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.

En atención al presente comentario, primeramente 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, por lo cual esta DGAC considera que no 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 KPMG¹, 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 ese 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 de lo que actualmente representan.

- b) Referente a ***No emitir Regulación alguna***, citada en el párrafo 9 (pág. 7), se sugiere a esta Secretaría a través de la DGAC manifieste de manera específica, a cuanto ascendería, la fuga de capital que se menciona en dicha alternativa.

De igual manera, también esa Comisión solicita a esta DGAC, mencionar el impacto estimado, que al emitir la Regulación de objeto en estudio, habría en la reducción de los siniestros en aeronaves por accidentes e incidentes aéreos.

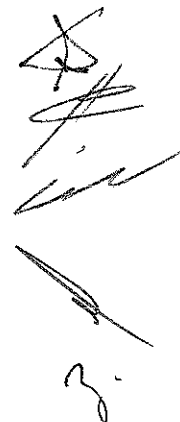
En respuesta al primer párrafo planteado en el presente punto, derivado del estudio “*La Industria Aeronáutica en México*”² (elaboración propia con base en datos emitidos por la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial, FEMIA), se tiene que este sector se encuentra compuesto en México, por 79% 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 **825 mdd corresponden al 11%**

¹ Ver ANEXO 8 – MIR (KPMG - Competitive Alternatives 2008)

² Ver ANEXO 9 – MIR La Industria Aeronáutica en México



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.

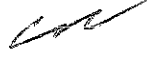
Por otro lado, con relación a la reducción de los siniestros en aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, en datos del *Instituto Mexicano del Transporte*, se tiene que en México, de los factores influyentes primarios en los accidentes de aeronaves, el principal factor es atribuido al error de los 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.

- c) Posteriormente y con respecto a *Esquemas de Autorregulación* (párrafo 10 [pág. 8]), la COFEMER solicita a esta DGAC fundamentar el por qué no se consideraría funcional un esquema de este tipo y los alcances que si podrían obtenerse desde esa perspectiva.

En atención a la solicitud referente a los *Esquemas de Autorregulación* y sin perjuicio de la respuesta que se emitió en la MIR del Proyecto, 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

3.

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.

- d) Continuando con la sección **III Alternativas a la Regulación** en lo relativo a **Esquemas Voluntarios** (párrafo 11 [pág. 8]), se solicita a esta DGAC realizar un estimado de a cuánto ascendería el monto que, por incumplimiento de los compromisos internacionales, se erogaría al no emitir la presente Norma con carácter de obligatoria.

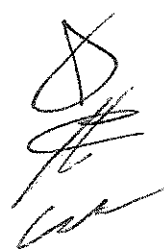
En atención al presente punto y aclarando que adicionalmente a lo establecido en la respuesta que se emitió en la MIR del Proyecto, el estimado del monto que, por incumplimiento de los compromisos internacionales, se erogaría al no emitir la presente Norma Oficial Mexicana, se encuentra enfocado en el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

- e) Por medio del párrafo 12 (pág. 8) de la sección **III Alternativas a la Regulación** y referente a **Incentivos Económicos**, esa Comisión aconseja a esta Secretaría a través de la DGAC, abundar en la alternativa de incentivos económicos, mencionando el efecto que estos tendrían de implementarse como mecanismo para lograr el cumplimiento de la Norma.

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.

- f) Finalizando la sección **III Alternativas a la Regulación** referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión, a través del numeral 6. *Describe la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia*, en opinión de esa Comisión, sería conveniente, que la SCT a través de la DGAC describa cuales 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)* [sic].

En respuesta al presente comentario, 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



cuenta 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*³ 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.

2. Derivado de la sección **IV Impacto de la Regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "A. **Análisis de Riesgos**" (pág. 9); esa Comisión tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

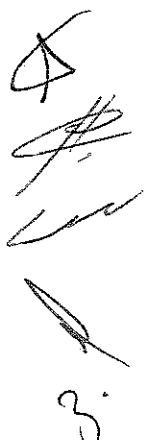
- a) En el párrafo 4 (pág. 10) y haciendo referencia al numeral 7. *Indique los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación...*, referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio en cuestión, se recomienda a esta Secretaría a través de la DGAC especificar una tasa de disminución de siniestros asociada al mejoramiento de los Talleres Aeronáuticos, en virtud de que la causa de la accidentalidad es multifactorial, por lo que no se puede atribuir a una sola causa.

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

³ Ver ANEXO 6 - MIR (Lista de miembros OACI)



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

- b) En relación al numeral "9. Señale, 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", referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio en cuestión, esa Comisión solicita a la SCT a través de la DGAC vierta la información correspondiente a los numerales 9.1, 9.2 y 9.3, ya que esta última Dependencia en comentario fue omisa en responder a dichos puntos.

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✓

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

Si No✓

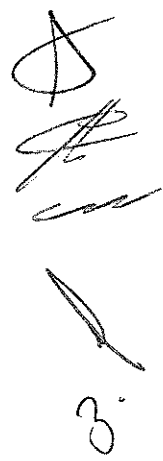
9.3 En cualquier caso, indique ¿por qué?

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.

3. Derivado de la sección **IV Impacto de la Regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto "**B. Análisis de Cargas Administrativas**" (pág. 11); esa Comisión tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

- a) En relación de la sección **IV Impacto de la Regulación**, en su párrafo 6 (pág. 12), derivado del trámite SCT-02-194 denominado "*Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil*", se sugiere a esta DGAC establezca un plazo específico en lo relativo a la vigencia del mismo y en cuanto al plazo de la obligación.

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.



- b) Referente al trámite denominado *Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero* (pág. 12), se sugiere a esta DGAC, en la medida de lo posible, establezca un plazo menor de respuesta de dicho trámite (90 días), ya que éste se considera un periodo por demás amplio.

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.

- c) Derivado de la revisión del Proyecto, la COFEMER considera que, por la manera en que se encuentran planteados los siguientes numerales, pudieran configurar un trámite cada uno de ellos. De lo anterior, se le solicita a esta Secretaría a través de la DGAC lo siguiente:

- Identificar y en su caso, incorporar al Proyecto, los elementos establecidos en el artículo 69-M de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, o en su defecto, justificar las razones por las que no se considera un trámite.
- 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 en el tiempo establecido en el numeral 69-N de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, dentro de los cinco días hábiles siguientes.
- En caso de que los supuestos de trámites identificados, ya se encuentren previstos en uno ya inscrito, se solicita que se 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 referencia a la solicitud de información en el presente punto, en los subsecuentes numerales *i.*, *ii.*, *iii.*, *iv.*, *v.*, *vi.*, *vii.* y *viii.*, se plantea respuesta, para cada uno de los casos:

- i. En relación al numeral 4.3. del Proyecto en estudio, esa Comisión solicita a esta DGAC aclarar si los lineamientos a los que se debe ajustar cualquier trabajo de mantenimiento que se realice en el extranjero corresponden a los ya previstos en la NOM-043/1-SCT3-2001, o si, por el contrario, se tratan de unos diferentes, en cuyo caso, esta DGAC deberá manifestar la acción regulatoria que se crearía manifestando el trámite que se pretendería crear.

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 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-*.

- ii. Concerniente al numeral 5.6.2. y relacionado con el numeral 14.17. de la Evaluación de la Conformidad del Proyecto en estudio, en opinión de ese Órgano Desconcentrado, se estima que este punto podría configurar un trámite, dado que señala que se debe contar con una solicitud ante la Autoridad Aeronáutica, o en su defecto, que podría configurar una modificación al Permiso de Taller Aeronáutico, en cuyo caso se solicita a esta DGAC aclarar si para la modificación del Permiso de Taller Aeronáutico se debe realizar el mismo procedimiento que para su otorgamiento.

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 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.
- iii. En lo pertinente al numeral 6.6.3., se solicita a esta DGAC precisar si la aprobación de las guías de inspección y mantenimiento mencionada en este numeral, configura un trámite, ya que en la cláusula 14.31. se manifiesta que se requerirá de la aprobación de la Autoridad Aeronáutica y en caso de que así se considere, se sugiere precisar en qué momento se deberá realizar dicho



trámite, o si se podría considerar parte de la Autorización del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico.

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 mismos 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.

- iv. En lo atinente a los numerales 6.7.2., 14.33. y C14. del Apéndice “C” Normativo, los cuales hacen referencia al Contrato de Mantenimiento celebrado entre el Taller Aeronáutico y el Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo; 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.

- v. Continuando con la revisión del Proyecto, en sus numerales 7.5.2. y 14.11., análogos al Otorgamiento de Responsiva de Taller, esa Comisión estima conveniente que esta DGAC evalúe si es necesario realizar el alta de un nuevo trámite o si ya existe alguno registrado que cumpla 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-*.

- vi. En el siguiente punto del oficio en estudio (pág. 15), se sugiere a esta DGAC, estimar si lo planteado en los numerales 7.6.4. y 14.38., al desprenderse de estos, la obligación a los particulares de notificar por escrito a la Autoridad Aeronáutica, configura un trámite, asimismo 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.

- vii. Referente a los numerales 9.8. y 9.8.1. del Proyecto de Norma Oficial Mexicana motivo del presente análisis, incluidos en la sección de Talleres Aeronáuticos Extranjeros, se le solicita a esta DGAC, 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 trata de los mismos requisitos, plazos, etc.

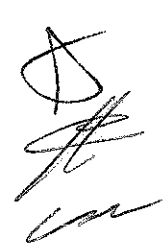
En respuesta a la solicitud de aclaración planteada en el párrafo anterior, esta DGAC comenta que los supuestos de prórroga no se encuentran contemplados en el Proyecto en comento, por lo tanto y con la intención de clarificar lo correspondiente al tema, se adecua la redacción de los numerales en referencia, 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.




- viii. Por último, en relación a los Métodos Alternos de Cumplimiento, de los cuales hacen referencia los numerales 10. y 14.42. del multicitado Proyecto, se solicita a esta DGAC precisar, 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.

4. Derivado de la sección **IV Impacto de la Regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto **"D. Análisis de Impacto de la Competencia"** (pág. 31); esa Comisión tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

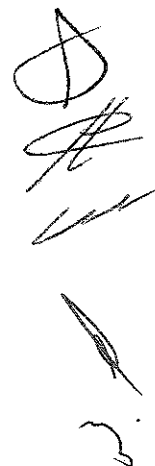
- a) En relación al punto **"D. Análisis de Impacto de la Competencia"**, en el numeral 13. *Que solicita justificar las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado*, referente a la MIR, le fue informado a esta Autoridad Aeronáutica, la opinión emitida por la COFECE a través del oficio UPVAI-CFCE-2014-028 con fecha del 20 de marzo de 2014, y suscrito por el Titular de la Unidad de Planeación y Asuntos Internacionales, misma con la cual la COFEMER coincide y en donde se expresa lo siguiente:

" ...

Sin embargo, esta Comisión considera que el numeral 4.3. del Anteproyecto, al señalar que "Los trabajos de reparación que no puedan efectuarse en 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."

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 ensamble 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~~ debe realizarse en Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de conformidad con lo establecido en el numeral 9. Talleres Aeronáuticos Extranjeros, de la presente Norma Oficial Mexicana.

5. Derivado de la sección **IV Impacto de la Regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto **“E. Análisis Costo-Beneficio”** (pág. 35) puntualizando en su inciso **a) De los costos** (pág. 35); esa Comisión tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

- a) En relación a la sección mencionada en el enunciado anterior, en su párrafo 4 (pág. 37), se le solicita a esta Secretaría a través de la DGAC identificar y cuantificar los costos incrementales que enfrentarán los particulares que ya se encuentren establecidos que deban hacer ajustes para estar de conformidad con las actualizaciones y modificaciones derivados del Proyecto PROY-NOM-145/1-SCT3-2012 en proceso de publicación como Norma Oficial Mexicana frente a la NOM-145/1-SCT3-2001 publicada actualmente.

Con el objeto de atender el presente comentario, esta Unidad Administrativa realizó el *análisis correspondiente*⁴ 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 planteó anteriormente, tiene el objetivo de evitar la discrecionalidad.

6. Derivado de la sección **IV Impacto de la Regulación** (pág. 8) referente a la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) en cuestión. A través del punto **“E. Análisis Costo-Beneficio”** (pág. 35) puntualizando en su inciso **b) De los beneficios** (pág. 37); esa Comisión tiene las siguientes consideraciones y recomendaciones:

- a) Concerniente a la sección mencionada en el enunciado anterior, en su párrafo 3 (pág. 38), se emite la recomendación a esta SCT a través de la DGAC, de valorar la conveniencia de que para futuros Proyectos se aporte información acerca de los supuestos que fueron utilizados para llegar a las cifras de la estimación de los beneficios de la regulación, lo anterior 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.

⁴ Ver ANEXO 10 – Referencia Cruzada PROY vs NOM (Costos Incrementales)



En referencia a la presente observación, esta DGAC acepta su recomendación e integrará reportes de Análisis de Costo-Beneficio mejor sustentados para próximos Proyectos.

- b) Continuando con el análisis de esta sección y en su párrafo siguiente (párrafo 4 [pág. 38]), se describe que, derivado de la *Estimación de los Beneficios*, se incluyó como anexo a la MIR un análisis de la International Air Transport Association –IATA– titulado “Airline Maintenance Cost Executive Commentary”, en el cual se estima un 6% de contracción en el costo de mantenimiento para los Talleres tipo 1 y tipo 2, no obstante a lo anterior esa Comisión considera oportuno que esta DGAC incluya en dicho análisis el dato referente a en qué costo de mantenimiento es que fue calculado dicho ahorro.

En atención al presente comentario se acepta su recomendación y se ha resuelto hacer la respectiva adecuación en el *Análisis de Costo-Beneficio Anexo 2* a la MIR en comento.

- c) Finalizando con la respuesta a la sección planteada en el numeral 6. del presente oficio, y específicamente en el párrafo 5 (pág. 38) del oficio emitido por ese Órgano Desconcentrado, se recomienda a esta Secretaría a través de la DGAC que para futuros envíos de Proyectos 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 cada una de las regulaciones en materia de seguridad que se pretendan emitir, y con dicho dato se calculara, en proporción, los ahorros que se obtendrán por la disminución de los siniestros o accidentes aéreos.

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.

7. Derivado de la sección ***VII Observaciones Específicas del Anteproyecto*** (pág. 38) referente al Dictamen Total No Final en análisis; se tienen los siguientes requerimientos:

- a) En relación al numeral 4.3. del Proyecto en estudio, se solicita a esta DGAC, aclarar y establecer, los lineamientos a que se refiere dicho numeral, o en su caso, se 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.

- b) Posteriormente, en lo concerniente al numeral 6.6.5., se establece la obligación del particular de conservar los registros de mantenimiento, sin embargo, el cuerpo del Proyecto es omiso en establecer un plazo determinado durante el cual el particular deberá hacerlo. Por lo anterior, se le recomienda a esta DGAC indicar dicho plazo, esto sin perjuicio de que se establezca en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil.



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.

- c) Referente a los numerales 9.8 y 9.8.1. se le solicita a esta DGAC aclarar en el cuerpo del Proyecto, el plazo específico durante el cual el Permiso de un Taller Aeronáutico Extranjero, 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:

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.

- d) Al respecto del numeral 14.8., relativo al procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, se le solicita a esta DGAC precisar si la Autoridad Aeronáutica, entregará alguna constancia que avale que los particulares se encuentran de conformidad con la Norma Oficial Mexicana en estudio.

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.




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, Permisarios 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").
- e) Continuando con lo concerniente al procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, en particular haciendo referencia al numeral 14.23., la COFEMER solicita a esta DGAC aclarar, si el procedimiento de la Evaluación de la Conformidad, se considera sinónimo del trámite de Permiso o la Certificación. De igual forma se solicita, de considerarse afirmativa la respuesta que así lo manifieste en el Proyecto, tanto en el desarrollo de este, como en el apartado de "Definiciones y Abreviaturas".

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:

La *Evaluación de la Conformidad* se refiere a la facultad de la Autoridad Aeronáutica, para verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativas 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.

- f) Relacionado a lo establecido en el numeral 14.39., se le sugiere a esta DGAC manifestar y aclarar los criterios que son tomados en consideración por la Autoridad Aeronáutica, para determinar cuando un procedimiento es "*acceptable*".

De conformidad a la sugerencia manifestada en el presente punto, esta Unidad Administrativa realiza la siguiente adecuación al numeral 14.39., con la finalidad de eliminar ambigüedad en el Proyecto.

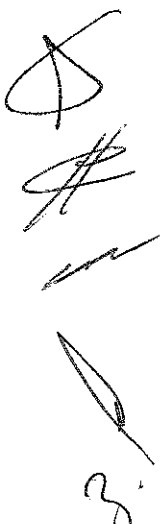
14.37. La calificación y competencia mencionada en el numeral 7.7.4, debe ser establecida y controlada mediante un procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable para el establecimiento del contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico, 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.

- g) En lo respectivo al *Apéndice "D" Informativo -Certificado de Revisión, Reparación o Alteración Mayor de Planeador, Motor o Hélice-*, se solicita aclarar si dicho Apéndice configura una obligación para el particular, y en ese sentido definir si se trata de un formato de "libramiento de servicio de mantenimiento" y si éste debe presentarse ante la Autoridad Aeronáutica.

De igual forma, esa Comisión hace mención de que no existe algún vínculo de este Apéndice Informativo con el cuerpo de la regulación. Por lo anterior se sugiere a esta DGAC vincular dicho Apéndice con el Proyecto.

Aclarando la duda de la COFEMER, relacionada con el Apéndice "D" Informativo (Formato DGAC-46), de si este configura una obligación para el Permissionario, 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.



8. En la sección **VIII Cumplimiento y Aplicación de la Propuesta** (pág. 40), la COFEMER recomienda a esta DGAC lo siguiente:

- a) A través del párrafo 6 de dicha sección, se solicita a esta DGAC aclarar lo relativo a la disponibilidad y aplicación de los recursos públicos que se destinarán para implementar el Proyecto y en caso de que no sea necesario utilizar recursos públicos adicionales, bastará con precisarlo.

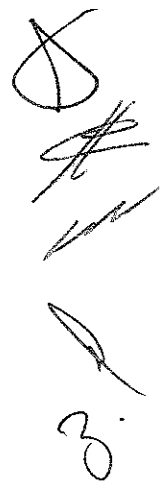
Con el objeto de atender la presente solicitud, esta Unidad Administrativa estima que no se requiere de recursos públicos adicionales de los que actualmente se encuentran destinados en este sentido, con base a la siguiente consideración, *(misma que se ha integrado en la Sección VIII Cumplimiento y Aplicación de la Propuesta, de la MIR al Proyecto en estudio)*:

Como antecedente reciente, durante la auditoría del año 2010 efectuada a México por parte de la *Federal Aviation Administration (FAA)* del Ministerio de Transporte 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 dio a la tarea de implementar un *Plan de Acción*, con el cual se realizó una reestructuración 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; dicho personal en conjunto tiene la responsabilidad de efectuar de manera eficiente, la implementación y cumplimiento 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.

9. Finalmente, en la sección **IX Evaluación de la Propuesta** (pág. 41), la COFEMER realiza la siguiente recomendación:

- a) Sin perjuicio de lo propuesto por la Autoridad Aeronáutica en esta sección, la COFEMER recomienda a esta DGAC establecer adicionalmente un mecanismo o indicadores que permitan evaluar los resultados de la regulación en estudio así como el cumplimiento de sus objetivos, con el fin de poder detectar áreas de oportunidad derivadas de su aplicación.



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 Permissionarios que cuenten o pretendan contar con un Taller Aeronáutico.
- *Número de Inconformidades* ingresadas, cuantificadas anualmente, por los Permissionarios 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.

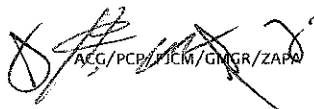
De lo anterior, solicito tenga a bien dar por contestado su oficio COFEME/14/0809 con fecha 07 de abril de 2014, mediante el cual se emite el Dictamen Total No Final sobre el PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, "Que Establece los Requisitos y Especificaciones para el Establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico" antes descrito, para los efectos legales que haya a lugar.

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

Atentamente
El Director General

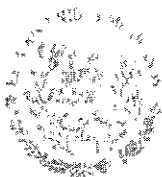
Mtro. y P.A. Gilberto López Meyer

C.c.p. Yurina Mascott Pérez.- Subsecretaría de Transporte.- Xola y Avenida Universidad, Cuerpo "C", Piso 1, Col. Narvarte, Del. Benito Juárez, C. P. 03028, México, D. F.- Para su conocimiento.
M.A.P. Rodrigo Ramírez Reyez.- Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Xola y Avenida Universidad, Cuerpo "C", Piso 1, Col. Narvarte, Del. Benito Juárez, C. P. 03028, México, D. F.- Mismo fin.
Ing. Agustín Cano Galvan.- Director General Adjunto de Aviación.- Mismo fin.
Lic. Enrique Moreno Navarro.- Director General Adjunto Técnico.- Mismo fin.
Ing. Pablo Carranza Plata.- Director de Ingeniería, Normas y Certificación.- Mismo fin.


ACG/PCB/JCM/GMGR/ZAPW

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



"2015, Año del Generalísimo José María Morelos y Pavón"

Dirección General de Aeronáutica Civil

Dirección General Adjunta Técnica

4.1.3.- 659

México, D. F., 23 de marzo de 2015

Ing. Pablo Carranza Plata

Director de Ingeniería Normas y Certificación

Presente.-

Me refiero a su oficio 4.1.4.2.-28/15, de 19 de febrero de 2015, mediante el cual remite el proyecto final del oficio nombrado *"Respuesta a Dictamen Total No final del Proyecto de Norma Oficial Mexicana denominado PROY-NOM145/1-SCT3-2012, Que establece los Requisitos y Especificaciones para el establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico"*, para visto bueno de esta área jurídica.

Sobre el particular, una vez analizado el documento de referencia y advirtiéndole que se tomaron en consideración la mayoría de los comentarios formulados por esta área jurídica, mediante el correo electrónico de 5 de noviembre de 2014 (DICTAMEN COFEMER NOM-145), no se encuentra inconveniente jurídico a efecto de continuar con la formalización y posterior presentación del mismo ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria..

Asimismo, no omito mencionar que independientemente de la opinión favorable respecto del documento en análisis, los datos técnicos contenidos en el mismo deben ser verificados por esa área a su cargo, por ser de su competencia.

Al efecto, se devuelve en original el proyecto de dicho documento denominado *"Respuesta a Dictamen Total No final del Proyecto de Norma Oficial Mexicana denominado PROY-NOM145/1-SCT3-2012, Que establece los Requisitos y Especificaciones para el establecimiento y Funcionamiento del Taller Aeronáutico"*.

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

Atentamente

El Subdirector Jurídico Consultivo y Normativo

Jorge Rafael Arenas Carmona