



ERF SDR
#PF
B00A006051

UNIDAD DE PLANEACIÓN, VINCULACIÓN
Y ASUNTOS INTERNACIONALES
Oficio UPVAI-CFCE-2014-028

México, D. F., a 20 de marzo de 2014

MTRO. VIRGILIO ANDRADE MARTÍNEZ
Titular
Comisión Federal de Mejora Regulatoria

P r e s e n t e

Asunto: Se emite opinión institucional

Hago referencia al "PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, Requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico," (Anteproyecto) notificado a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 20 de febrero de 2014.

Al respecto, se adjunta al presente la opinión institucional que elaboró la COFECE sobre el Anteproyecto.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle la seguridad de mi atenta consideración.

ATENTAMENTE

CARLOS MENA LABARTHE
TITULAR DE LA UNIDAD

Opinión Institucional

I. Datos generales

Tipo de Asunto: MIR de Alto Impacto con Análisis de Impacto en la Competencia.

Anteproyecto: "PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-145/1-SCT3-2012, Requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del taller aeronáutico"

Dependencia u organismo descentralizado: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Fecha de envío: 20 de febrero de 2014.

II. Opinión institucional

El Anteproyecto tiene por objeto regular los requisitos y las especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de los Talleres Aeronáuticos. 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 dichos Talleres.

De acuerdo con lo establecido por la SCT en la MIR, el Anteproyecto clasifica y especifica la modalidad de los servicios que pueden prestar los Talleres Aeronáuticos, así como las categorías y especialidades. Asimismo, agrega el requisito de que cada taller aeronáutico debe contar con un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS por sus siglas en inglés, Safety Management System), el cual debe identificar, evaluar y mitigar los peligros mediante la gestión de riesgos, generando un aumento en el nivel de seguridad operacional, disminuyendo costos en accidentes y ganando una mayor confiabilidad para los usuarios.¹

Asimismo, en la MIR se establece que el Anteproyecto pretende unificar los requisitos y especificaciones que solicitan los estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para facilitar la creación de acuerdos bilaterales, de manera más eficiente, disminuyendo las desviaciones para el otorgamiento de los permisos de taller aeronáutico. De esta forma, se busca armonizar e igualar la competitividad de los talleres aeronáuticos mexicanos a nivel internacional para que México pueda estimular el potencial económico de la industria del mantenimiento de aeronaves, y así incrementar el desarrollo del mercado internacional y doméstico².

El Anteproyecto remplazaría a la NOM -145/1- SCT3-2001 la cual ya ha expirado y, por tanto, es necesario determinar, entre otros, los requisitos para la obtención del permiso de taller aeronáutico.

Dentro de las acciones regulatorias previstas en el Anteproyecto, se encuentra el establecimiento de ciertos requisitos para que tanto Talleres Aeronáuticos nacionales, como extranjeros, obtengan un permiso de la Autoridad de Aviación para poder operar.

Al respecto, en el artículo 4.1 del Anteproyecto se describe la obligación de que todo trabajo de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje

¹ Numeral 2 del apartado de "I.- DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN" contenido en la MIR.

² Idem

que se efectúe a aeronaves con marcas de nacionalidad y matrículas mexicanas se debe de realizar en un Taller Aeronáutico que debe contar con un Permiso otorgado por la SCT.

Como lo señaló la SCT en la MIR, en los Tratados Internacionales en materia de Aviación de los que México es parte, particularmente dentro de los Anexos 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se establecen los sistemas mínimos que deben tener implementados los Talleres Aeronáuticos, así como los estándares de calidad y seguridad. Respecto a la existencia de procedimientos de aprobación de talleres de mantenimiento, en el anexo 6 de dicho Convenio se establece la importancia de que existan estos procedimientos y que se señalen claramente los términos en los que se otorga dicha aprobación.

En ese sentido, la obligación establecida en el proyecto de que todo Taller Aeronáutico requiera un permiso para asegurar ciertos estándares de calidad y seguridad es conforme al Convenio sobre Aviación Civil del que México es parte.

Ahora bien, de acuerdo con el numeral 4.3 del Anteproyecto, en caso de que los trabajos de reparación no puedan efectuarse en ningún Taller Aeronáutico en México, se deben realizar en Talleres Aeronáuticos Extranjeros. Esto, siempre y cuando exista un Acuerdo Bilateral de Aeronavegabilidad con el país en donde se encuentren o bien, los Talleres Extranjeros cuenten con la habilitación para realizar los trabajos requeridos, otorgada por la Autoridad de aviación del país donde se ubiquen y hayan sido convalidados por la Autoridad Aeronáutica.

En el numeral 9.3 del Anteproyecto se establecen los requisitos que debe cumplir un Taller Aeronáutico Extranjero para obtener un Permiso emitido por la Autoridad Aeronáutica:

"9.3. Un Taller Aeronáutico Extranjero que pretenda obtener un Permiso de Taller Aeronáutico Extranjero debe contar con lo siguiente:

a) Habilidadación, certificado o documento equivalente otorgado por su Autoridad de aviación civil de su Estado, en la que se exprese la vigencia en caso que aplique, adaptándose en principio a un periodo de dos años, y el alcance de las actividades de mantenimiento, reparación o alteración que tenga autorizadas realizar.

b) Un Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico o su equivalente, mismo que debe estar debidamente aprobado o aceptado, según sea el caso, por la Autoridad de aviación civil correspondiente. Al cual se le debe adicionar una sección de los procedimientos a seguir para la realización de los trabajos de reparación y mantenimiento, así como modificación, fabricación o ensamblaje (para dar mantenimiento y/o reparación), que pretenda efectuarse a las aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas, sus componentes y/o accesorios. Para efectos de esta norma se le denomina suplemento

c) Listado de trabajos que son subcontratados por el Taller Aeronáutico Extranjero, así como la relación de las empresas que le proporcionen dichos trabajos."

Asimismo, en el punto 9.2 se establece la obligación de verificar los requerimientos exigidos en la regulación mexicana y cubrir el importe de los derechos, tal como ocurre para los talleres nacionales.

Respecto a la regulación que regía anteriormente para los Talleres Aeronáuticos en el extranjero, en la NOM -145/1- SCT3-2001 solamente se preveía un procedimiento de convalidación para estos Talleres, mas 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 alternativo 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. Por ejemplo, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece la obligación para todo concesionario, permisionario u operador de aeronaves con matrícula mexicana de solicitar autorización de reparación al Extranjero a la Autoridad Aeronáutica, y por tanto, el Anteproyecto prevé como requisito que el Taller Aeronáutico Extranjero verifique que dicha autorización exista.

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.

Por otro lado, el Anteproyecto establece ciertos requisitos técnicos y administrativos que se deben cumplir para poder realizar las operaciones de mantenimiento y garantizar que se atiendan los estándares de seguridad mínimos establecidos en el Convenio de Aviación Civil. Se establece un sistema de mantenimiento e inspección, sistema de garantía de calidad, sistema de gestión de seguridad operacional, registros de mantenimiento, personal debe de incluir personal técnico certificado en mantenimiento, permisionario de taller, personal de mantenimiento e inspección, instalaciones que reúnan estándares de control de ambiente

Dentro del anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se establece la importancia de contar con procedimientos de modificaciones y reparaciones que incluyan la conservación de datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad que establece cada país. Asimismo, se establece la necesidad de contar con un sistema de garantía de calidad en el que las autoridades de aviación supervisen el cumplimiento de los procedimientos, la idoneidad del personal, así como de las instalaciones, el equipo y material que se utilice.

Asimismo, el anexo 8 de este Convenio establece la obligación de los Estados parte de garantizar la seguridad y asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las

aeronaves en servicio. Para ello, se prevé que los países establezcan requisitos de diseño, construcción y características operacionales atendiendo a una clasificación por categorías de las aeronaves.

En ese sentido, los requisitos establecidos por el Anteproyecto son acordes con la regulación internacional y por tanto, tal como lo establece la SCT en la MIR, ayudarán a unificar y armonizar los requisitos solicitados a los estados miembros de la OACI.

I. Resumen opinión:

Dependencia Emisora: Comisión Federal de Competencia Económica.

Posición institucional: A favor, con comentarios.

Prioridad: Normal

Conclusiones: El Anteproyecto, en general, no tiene implicaciones negativas sobre el proceso de competencia y libre concurrencia y presenta un avance respecto de la regulación anterior (NOM -145/1- SCT3-2001). Sin embargo, se recomiendan cambios en la redacción del numeral 4.3 a efecto de evitar confusión e interpretaciones restrictivas que limiten innecesariamente la libertad de los proveedores de elegir acudir a un Taller Aeronáutico Nacional o Extranjero.